



This is a digital copy of a book that was preserved for generations on library shelves before it was carefully scanned by Google as part of a project to make the world's books discoverable online.

It has survived long enough for the copyright to expire and the book to enter the public domain. A public domain book is one that was never subject to copyright or whose legal copyright term has expired. Whether a book is in the public domain may vary country to country. Public domain books are our gateways to the past, representing a wealth of history, culture and knowledge that's often difficult to discover.

Marks, notations and other marginalia present in the original volume will appear in this file - a reminder of this book's long journey from the publisher to a library and finally to you.

Usage guidelines

Google is proud to partner with libraries to digitize public domain materials and make them widely accessible. Public domain books belong to the public and we are merely their custodians. Nevertheless, this work is expensive, so in order to keep providing this resource, we have taken steps to prevent abuse by commercial parties, including placing technical restrictions on automated querying.

We also ask that you:

- + *Make non-commercial use of the files* We designed Google Book Search for use by individuals, and we request that you use these files for personal, non-commercial purposes.
- + *Refrain from automated querying* Do not send automated queries of any sort to Google's system: If you are conducting research on machine translation, optical character recognition or other areas where access to a large amount of text is helpful, please contact us. We encourage the use of public domain materials for these purposes and may be able to help.
- + *Maintain attribution* The Google "watermark" you see on each file is essential for informing people about this project and helping them find additional materials through Google Book Search. Please do not remove it.
- + *Keep it legal* Whatever your use, remember that you are responsible for ensuring that what you are doing is legal. Do not assume that just because we believe a book is in the public domain for users in the United States, that the work is also in the public domain for users in other countries. Whether a book is still in copyright varies from country to country, and we can't offer guidance on whether any specific use of any specific book is allowed. Please do not assume that a book's appearance in Google Book Search means it can be used in any manner anywhere in the world. Copyright infringement liability can be quite severe.

About Google Book Search

Google's mission is to organize the world's information and to make it universally accessible and useful. Google Book Search helps readers discover the world's books while helping authors and publishers reach new audiences. You can search through the full text of this book on the web at <http://books.google.com/>

32101 065180729

TRAITÉ GÉNÉRAL
DES
TARIFS DE CHEMINS DE FER

CONTENANT

UNE ÉTUDE SPÉCIALE DES TARIFS APPLIQUÉS

EN

ALLEMAGNE, AUTRICHE-HONGRIE, SUISSE, ITALIE, FRANCE,
BELGIQUE, HOLLANDE, ANGLETERRE ET RUSSIE

PAR

F. ULRICH,

Conseiller intime au Ministère des Travaux publics de Berlin.

ÉDITION FRANÇAISE REVUE PAR L'AUTEUR

PARIS

LIBRAIRIE POLYTECHNIQUE, BAUDRY ET C^o ÉDITEURS

15, RUE DES SAINTS-PÈRES, 15

MAISON A LIÈGE, RUE DES DOMINICAINS, 7

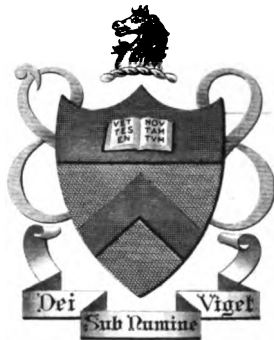
1890

Tous droits réservés.

HE
1831
J45

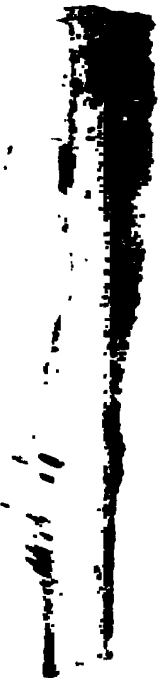
IE SCIENTIFIQUE
ARLES & A. BRUNET
Séguier, PARIS-6
R. G. Paris 12422

Library of
Princeton University.



The Eighty Eight Library
of
Economics.





TRAITÉ GÉNÉRAL

DES

TARIFS DE CHEMINS DE FER

TRAITÉ GÉNÉRAL

DES

TARIFS DE CHEMINS DE FER

CONTENANT

UNE ÉTUDE SPÉCIALE DES TARIFS APPLIQUÉS

EN

ALLEMAGNE, AUTRICHE-HONGRIE, SUISSE, ITALIE, FRANCE,
BELGIQUE, HOLLANDE, ANGLETERRE ET RUSSIE

PAR

F. ULRICH

Conseiller intime au Ministère des Travaux publics de Berlin.

ÉDITION FRANÇAISE REVUE PAR L'AUTEUR

PARIS

LIBRAIRIE POLYTECHNIQUE, BAUDRY ET C^{ie}, ÉDITEURS

15, RUE DES SAINTS-PÈRES, 15

MAISON A LIÈGE, RUE DES DOMINICAINS, 7

—
1890

Tous droits réservés.

PRÉFACE

J'ai été conduit au travail qu'on va lire par l'invitation que j'ai eu l'honneur de recevoir en 1882, de la part de M. le ministre des travaux publics, de faire à l'Université de Bonn des leçons sur l'économie politique, dans ses applications aux Chemins de fer et spécialement à la tarification des Chemins de fer.

Préposé aux tarifs depuis 1873, auprès de la direction royale de Chemins de fer à Münster, puis auprès de la direction générale et impériale des Chemins d'Empire à Strasbourg et, depuis 1882, auprès de la direction royale à Elberfeld, j'avais travaillé pratiquement les questions de tarifs; les leçons à professer me forcèrent à les étudier théoriquement et à les grouper méthodiquement; car ce n'était que par un groupement et une exposition méthodiques, qu'il me paraissait possible de rendre intelligible, à ceux qui n'avaient pas l'expérience de la pratique, un sujet si difficile et si complexe. Ce travail n'était pas facile en l'absence de tout traité, de tout ouvrage sur la tarification auxquels j'aurais pu avoir recours. Plus j'avais dans ma tâche et plus je me rendis compte que, pour donner à l'exposition de la question une base théorique et méthodique, je devais d'abord me reporter aux principes de l'économie politique et leur emprunter les fondements de la question des Chemins de fer en général et de la tarification en particulier. De plus, je fus conduit à ne pas me borner à l'exposition et à l'enseignement de la tarification allemande, mais encore à faire entrer dans le cercle de mon enseignement les tarifs des autres pays à Chemins de fer importants afin de rendre claires les différentes formes de tarifs au

1
C. 1887
M. 1888
2. 16

(RECAP)
HE 1831
U 45

moyen de comparaisons, et de les faire envisager sous certains points de vue. Par suite, j'ai suivi une voie inverse de celle qui se présente au lecteur dans ce livre : la tarification des différents pays exposée dans la deuxième partie m'a servi de base pour composer la première partie. — Cette exposition eût été trop aride pour les gens non expérimentés, si elle avait été placée la première ; la connaissance des principes généraux de la tarification devait la précéder pour la rendre intelligible et la faire supporter.

Je m'en rapporte à la bienveillance de la critique pour juger si l'ordre adopté est bien celui qui devait l'être et si j'ai réussi à accomplir le but que je me proposais. Je crois avoir quelque droit à cette bienveillance pour deux motifs : un praticien qui entreprend un travail théorique de cette nature sans négliger ses obligations professionnelles ne peut s'en acquitter comme un homme de science qui y consacre toute la puissance de son esprit et l'accomplit sans être troublé ; de plus, il s'agissait ici de rechercher pour la première fois à présenter méthodiquement la tarification des Chemins de fer en général et l'histoire de son développement dans les différents pays, en particulier.

Que l'ouvrage pêche sous différents rapports, je ne l'ignore pas et j'aurais voulu mieux faire. Mais ceux auxquels est familier le sujet traité ne méconnaîtront pas pour juger ce livre les difficultés considérables qu'on rencontrait pour réunir les documents nécessaires à sa préparation. En particulier, en ce qui concerne le développement historique de la tarification qui a une si grande importance, les sources sont en général extrêmement peu nombreuses. Je me suis déjà exprimé sur cette question dans mon mémoire : « Zur Geschichte des deutschen Eisenbahntarifwesens », *Archiv für Eisenbahnwesen*, année 1885, p. 162 et suiv. Si donc il se trouve dans ce livre des lacunes et des insuffisances, je prie de ne pas les critiquer trop durement.

A un autre point de vue, je regrette de ne pas présenter un travail aussi complet que je l'aurais désiré ; par exemple, il y manque l'exposé de la tarification russe dont l'importance est très grande. Mais ma connaissance des questions des Chemins de fer russes n'était pas suffisante pour réunir les matériaux nécessaires, et mes tentatives étant restées sans résultat, je préférerai m'abstenir de traiter de la tarification russe. Peut-être se présentera-t-il plus tard la possibilité de combler cette lacune.

Une nomenclature des ouvrages dont il a été pris des extraits ou qui ont été utilisés se trouve à la fin du volume ; des citations de ces ouvrages et d'autres remarques de ce genre sont placées en notes. En général, je n'ai emprunté des citations aux ouvrages utilisés que lorsque cela m'a paru nécessaire pour prouver une opinion ou un exposé douteux, ou bien que je devais me borner dans les détails que j'ajoutais à mon livre tout en laissant au lecteur la possibilité de se renseigner plus complètement au sujet de la question correspondante.

Pour terminer, encore une remarque : je serai reconnaissant de toute critique, de toute rectification des détails et des assertions, et cela doublement, si on me les communique ou tout au moins si on m'indique où je pourrai les trouver. Car mes occupations ne me permettent pas de lire autant que je le voudrais et, de plus, je ne reçois pas tous les ouvrages, toutes les publications scientifiques.

Elberfeld, février 1886.

L'AUTEUR.

PRÉFACE A L'ÉDITION FRANÇAISE

Ayant accepté l'offre que m'a faite la maison Baudry et C^{ie}, de Paris, et dont je lui suis très reconnaissant, de faire traduire mon ouvrage en français, je l'ai revu encore une fois à fond. Beaucoup de choses avaient vieilli, notamment dans la seconde partie; elles ont été modifiées conformément à ce qui existe actuellement et il y a été fait plusieurs additions. En particulier, on y a introduit un chapitre sur la tarification russe, de sorte que l'édition française n'est pas une simple traduction, mais encore, pour ainsi dire, une deuxième édition.

Berlin, janvier 1890.

L'AUTEUR.

TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION

| | |
|--|----|
| 1. Les principes de l'économie politique et les différents systèmes économiques | 1 |
| 2. Les Chemins de fer sont du domaine de l'action publique. | 3 |
| 3. Concurrence aux points de jonction. | 8 |
| 4. Du caractère économique des Chemins de fer privés | 13 |
| 5. Les différents principes d'administration et leur application dans les Chemins de fer | 15 |
| 6. Des différentes bases de la tarification. | 21 |

PREMIÈRE PARTIE

GÉNÉRALITÉS

CHAPITRE PREMIER

NOTIONS TECHNIQUES PRÉLIMINAIRES

| | |
|---|----|
| 7. Notions sur les tarifs de Chemins de fer et sur leurs dispositions. | 23 |
| 8. Lettres de voitures directes, expédition et décompte directs, tarifs intérieurs et tarifs directs. | 27 |
| 9. Unions de trafic, partage du trafic et direction des transports. | 30 |

CHAPITRE II

LA TARIFICATION BASÉE SUR LES RAISONS ÉCONOMIQUES D'INTÉRÊT PRIVÉ

| | |
|---|----|
| 10. Les bases de la tarification d'après l'économie privée. | 35 |
| 11. Le prix de revient des transports par Chemin de fer et la loi des prix du trafic. | 36 |

| | |
|---|----|
| 12. Influence des divers frais d'établissement et d'exploitation des Chemins de fer sur la fixation des tarifs. | 42 |
| 13. L'élément fixe du tarif et la classification d'après l'utilisation | 44 |
| 14. Les différences dans les opérations de transport. | 50 |
| 15. De la portion variable du tarif | 52 |
| 16. Résumé des principes appliqués pour la formation des tarifs dans la gestion privée. | 55 |
| 17. La tarification à la valeur. | 56 |
| 18. Des tarifs différentiels | 63 |
| 19. La tarification absolument différentielle. | 64 |
| 20. Les tarifs relativement différentiels | 71 |
| 21. Des bonifications. Remises et tarifs de rabais. Ristournes | 78 |
| 22. Développement de la tarification privée | 80 |

CHAPITRE III

RÉSULTATS ET CRITIQUE DE LA TARIFICATION CONFORME AUX RÈGLES DE L'ÉCONOMIE PRIVÉE

| | |
|--|-----|
| 23. Inégalités et injustices dans l'établissement des prix de transport et conséquences qui en résultent | 87 |
| 24. Instabilité et incertitude des prix de transport et conséquences qui en résultent | 93 |
| 25. Difficultés de gestion et action démoralisante de la tarification. | 95 |
| 26. Divergences entre les intérêts privés des Compagnies et les intérêts généraux notamment quand il s'agit de la fixation des prix de transport | 96 |
| 27. Appréciations des principes de la classification à la valeur et de la tarification différentielle | 99 |
| 28. Règles imposées par l'État pour le contrôle et les limites de la tarification privée | 103 |
| 29. Conclusion | 114 |

CHAPITRE IV

DE LA TARIFICATION CONFORME AUX RÈGLES DE L'ÉCONOMIE PUBLIQUE

| | |
|---|-----|
| 30. Fondements de la tarification conforme aux règles de l'économie publique. | 117 |
| 31. Équité et égalité pour tous dans l'établissement des tarifs. | 120 |
| 32. Organisation de la tarification et des relations de trafic au moyen des organes de l'État et avec le concours des commerçants intéressés. | 121 |
| 33. Garantie d'un traitement égal pour tous. | 123 |
| 34. Restrictions apportées à la spécialisation et à la différentiation dans la tarification | 130 |
| 35. Publicité des tarifs. | 133 |
| 36. Stabilité et simplicité plus grande des tarifs | 134 |
| 37. Utilité indirecte des Chemins de fer et ses conséquences au point de vue de la tarification d'économie publique | 135 |

| | |
|---|-----|
| 38. Influence d'autres intérêts d'économie générale sur la tarification publique. | 141 |
| 39. Validité des principes de la tarification privée pour une tarification publique | 142 |
| 40. Le tarif à la capacité du wagon. | 143 |
| 41. Les tarifs de zones. | 148 |
| 42. De la tarification d'économie publique pour les voyageurs et les bagages. | 152 |
| 43. Tarifs pour les cercueils, le matériel de transport et les animaux. | 163 |

SECONDE PARTIE

DÉVELOPPEMENT DE LA TARIFICATION
DANS LES DIFFÉRENTS PAYS

ALLEMAGNE

CHAPITRE I

PRESCRIPTIONS RELATIVES AUX TARIFS ÉMANANT DE LA LOI, DES ACTES DE CONCESSION
ET DU CONTRÔLE ADMINISTRATIF

I. PRUSSE

| | |
|---|-----|
| 44. La loi du 3 novembre 1838. | 165 |
| 45. La loi du 1 ^{er} juin 1882. | 171 |
| 46. Les concessions de Chemins de fer. | 176 |
| 47. Ordonnances et arrêtés ministériels importants. | 178 |

II. AUTRES ÉTATS ALLEMANDS

| | |
|---|-----|
| 48. Prescriptions légales ou insérées dans les concessions en matière de tarification | 184 |
|---|-----|

III. EMPIRE D'ALLEMAGNE

| | |
|---|-----|
| 49. La législation de l'Empire et la surveillance qu'il exerce en matière de tarification | 187 |
|---|-----|

CHAPITRE II

DÉVELOPPEMENT HISTORIQUE DE LA TARIFICATION DES MARCHANDISES
ET SYSTÈME DIVERS DE TARIFS

| | |
|--|-----|
| 50. Les premiers tarifs de marchandises. | 195 |
| 51. L'union des administrations de chemins de fer allemands. | 198 |
| 52. Les unions de trafic | 203 |

| | |
|--|-----|
| 53. Les premiers efforts faits pour la réforme de la tarification et l'union des tarifs. | 206 |
| 54. Le système de tarifs, dit système naturel, et le tarif à la capacité du wagon de l'Alsace-Lorraine. | 210 |
| 55. Importance et critique du système de tarifs à la capacité d'Alsace-Lorraine. | 214 |
| 56. Nouvelles tentatives de réforme dans l'union des Chemins allemands et adoption du système mixte des tarifs | 217 |
| 57. La surélévation générale des tarifs et l'intervention du Gouvernement dans la question de la réforme des tarifs. | 221 |
| 58. L'enquête sur les tarifs et ses résultats. | 225 |
| 59. La conclusion d'un système de tarif unique pour l'Allemagne. | 229 |

CHAPITRE III

| | |
|---|-----|
| 60. Caractères généraux de la réforme allemande des tarifs. | 231 |
| 61. Prescriptions générales du tarif de réforme allemand. | 232 |
| 62. Développement du tarif de réforme par la commission permanente des tarifs, le comité du trafic et par les conférences générales. | 246 |
| 63. L'Union de trafic des Chemins de fer allemands. | 247 |
| 64. Essais de rétablissement du système des classifications. | 250 |
| 65. Tentative faite par le gouvernement de l'Empire pour l'uniformité de la tarification | 254 |
| 66. Adoption de l'uniformité absolue dans les tarifs en Prusse et influence de cette mesure sur le développement de la tarification allemande | 257 |

CHAPITRE IV

| | |
|--|-----|
| 67. Tarifs pour les voyageurs et les bagages. | 262 |
| 68. Réglementation et bases d'application des tarifs pour le trafic des voyageurs. | 266 |
| 69. Tarifs pour les cercueils, le matériel de transport et les animaux vivants. | 297 |

CHAPITRE V

AUTRICHE-HONGRIE

| | |
|---|-----|
| 70. Dispositions légales relatives à la tarification | 305 |
| 71. Concessions et prescriptions de l'administration supérieure. | 310 |
| 72. Développement de la tarification des marchandises | 314 |
| 73. Le tarif de réforme | 316 |
| 74. Caractères du tarif de réforme autrichien-hongrois et tentatives plus récentes pour réformer le système de tarifs | 325 |
| 75. Fondements de la tarification | 328 |
| 76. Origines d'une tarification conforme à l'économie publique. | 332 |
| 77. Trafic des voyageurs et décompte des taxes | 337 |

CHAPITRE VI

SUISSE

| | |
|--|-----|
| 78. Prescriptions légales en matière de tarification | 343 |
| 79. Prescriptions contenues dans les actes de concession en matière de tarification. | 345 |
| 80. Prescriptions émanant du contrôle administratif | 348 |
| 81. Développement de la tarification en Suisse. | 351 |
| 82. Les tarifs actuels | 354 |
| 83. Développement des tarifs de voyageurs | 357 |
| 84. Réglementation du trafic direct et partage du trafic des marchandises . . | 360 |

CHAPITRE VII

ITALIE

| | |
|---|-----|
| 85. Prescriptions légales ou émanant des actes de concession en matière de tarification | 364 |
| 86. Tarifs généraux et prescriptions pour les transports par chemins de fer. . | 370 |
| 87. Caractère et examen détaillé des tarifs | 395 |

CHAPITRE VIII

FRANCE

| | |
|---|-----|
| 88. Prescriptions relatives aux tarifs émanant de la loi et du contrôle administratif | 402 |
| 89. Le comité consultatif des Chemins de fer. | 417 |
| 90. Développement de la tarification sur les Chemins de fer français. | 420 |
| 91. La réforme récente de la tarification française | 423 |
| 92. Le tarif intérieur de la Compagnie de l'Est du 1 ^{er} septembre 1884. . . . | 426 |
| 93. Les tarifs des autres grandes Compagnies. | 442 |

CHAPITRE IX

BELGIQUE

| | |
|---|-----|
| 94. Prescriptions relatives aux tarifs émanant de la loi, des concessions et de l'autorité administrative. | 449 |
| 95. Développement historique de la tarification en Belgique. | 451 |
| 96. Les tarifs actuels des Chemins d'Etat belges pour les marchandises, les cercueils, le matériel roulant et les animaux | 455 |
| 97. Les tarifs actuels des Chemins de fer de l'Etat belges pour le transport des voyageurs et des bagages | 471 |

TABLE DES MATIÈRES

CHAPITRE X

HOLLANDE

98. Prescriptions légales relatives à la tarification et son développement . . . 476
 99. Les tarifs actuels des Chemins hollandais 479

CHAPITRE XI

ANGLETERRE

100. Prescriptions anciennes des lois et des cahiers des charges concernant les
 tarifs 488
 101. Loi sur le trafic des Chemins de fer et des canaux du 10 août 1888 . . . 493
 102. L'Association du Clearing-House et la forme des tarifs de marchandises. 507
 103. Tarifs pour les voyageurs 511

CHAPITRE XII

RUSSIE

104. La réglementation des tarifs de Chemins de fer dans les concessions . . 515
 105. Création d'un conseil de Chemins de fer et introduction d'une loi générale
 des Chemins de fer 518
 106. Nouvelles prescriptions relatives au contrôle de l'Etat en matière de
 tarifs de Chemins de fer et ordonnance du 8 mars 1889. 521
 107. Prescriptions pour l'exécution de l'ordonnance du 8 mars 1889 530
 108. Les conférences générales et les groupes de Chemins de fer russes. . . . 536
 109. Les tarifs des Chemins de fer russes 538

INTRODUCTION

1. Les principes de l'économie politique et les différents systèmes économiques. — L'organisme économique repose sur trois principes : l'intérêt particulier, l'intérêt général et l'intérêt pour les tiers ou amour du prochain (altruisme). Ces principes sont représentés par trois systèmes économiques différents : l'économie privée, l'économie publique et la charité.

Dans le système de l'économie privée, la satisfaction des besoins économiques repose sur l'intérêt particulier des individus qui produisent et distribuent les biens économiques sur la base d'un échange de services librement consentis et librement rémunérés.

Dans le système de l'économie publique, la satisfaction des besoins repose sur l'intérêt collectif de personnes qui s'unissent librement ou par contrainte en vue de former une unité économique, dans laquelle la collectivité des intérêts est représentée.

Cette communauté entreprend de satisfaire ses besoins propres, c'est-à-dire les besoins communs de ses membres par la production et la distribution en commun des biens économiques, en substituant au principe de la rémunération librement consentie la répartition des frais entre tous les membres, ou bien en substituant le paiement d'une rétribution fixée d'autorité par elle pour chaque service rendu. A la catégorie des associations libres appartiennent les sociétés religieuses, les associations amicales et industrielles, les corporations. Dans les associations obligatoires, il faut placer au premier rang l'Etat et ses subdivisions, provinces, cercles, communes.

Enfin dans le système de la charité, la production a lieu et la distribution des biens se fait sans rémunération ou avec une rémunération incomplète,

¹ Voir Wagner, *Allgemeine oder theoretische Volkswirtschaftslehre*, I^{re} partie, ch. III (Leipzig et Heidelberg, 1876).

par intérêt pour des personnes nécessiteuses, soit de la part d'individus, soit de la part d'associations spéciales ou de fondations ayant une fortune propre.

Un bon développement économique dépend de la coopération des trois systèmes. La proportion dans laquelle chacun de ces systèmes y participe, diffère d'après le degré de civilisation nationale, et se modifie avec chaque nouveau progrès. On peut dire en général qu'avec le progrès le système de l'économie publique gagne du terrain sur l'économie privée. Notre époque en fournit la preuve la plus complète, quand on voit l'Etat augmenter ses attributions et se charger de devoirs nouveaux qu'il ne remplissait pas auparavant, ou qu'il remplissait d'une façon incomplète : rachat et exploitation des chemins de fer et souci des ouvriers malades ou incapables de travailler.

Nous trouvons fausse l'opinion de ceux qui veulent prendre entièrement ou presque entièrement l'un de ces trois systèmes pour base de l'économie politique, comme le font d'un côté les socialistes et de l'autre les gens de l'école de Manchester. Les premiers veulent assigner à l'Etat toute l'action économique, à l'exclusion complète ou presque complète de l'action privée, les autres demandent au contraire que la collectivité abandonne toute l'activité économique à l'action individuelle et se borne, suivant une expression connue, au rôle de gendarme, c'est-à-dire assure uniquement la sécurité de la propriété et des personnes.

Ainsi que de coutume, la vérité se trouve dans un juste milieu, et le problème à résoudre consiste à réaliser pratiquement la coopération des trois systèmes, comme elle convient le mieux au degré du développement économique de la nation. Le domaine de la charité est le plus facile à déterminer ; son importance est moindre ; elle intervient d'une façon accessoire, lorsque ni la collectivité ni l'initiative privée ne satisfont suffisamment les besoins existants. L'action publique doit intervenir pour la satisfaction des besoins économiques que l'action privée est impuissante à satisfaire, ou qu'elle ne satisfait pas d'une façon suffisante et admissible. Le reste du terrain économique appartient à l'action privée qui dans l'avenir peut être encore plus restreinte, mais qui conservera toujours néanmoins un rayon d'activité fort étendu.

Il est à peine nécessaire de faire remarquer qu'il est très difficile d'appliquer pratiquement ces maximes théoriques, de délimiter les frontières réelles des trois systèmes, et de décider lequel doit intervenir dans une circonstance déterminée, comme on croirait pouvoir le faire d'après les courtes remarques qui précèdent. Les différences d'appréciation sur les limites des trois systèmes ont constitué et constituent encore en grande partie le fonds des discussions économiques et politiques de toutes les époques, et la solution exacte de ces problèmes doit constituer la plus haute préoccupation des hommes d'Etat et des économistes.

Les chemins de fer se trouvent sur la frontière litigieuse entre l'action publique et l'action privée, l'établissement d'une tarification convenable dépend de la solution de la question suivante : quelle place les chemins de fer ont-ils pris dans l'économie politique, quelle place doivent-ils prendre à juste titre ; en un mot doit-on les faire rentrer dans le domaine de l'économie publique ou dans celui de l'économie privée ?

2. Les chemins de fer sont du domaine de l'action publique ¹. — La question des chemins de fer est une question de circulation. — On ne peut par suite en déduire sûrement si les chemins de fer relèvent de l'économie publique ou privée. Les opérations de transport, les voies de circulation sont en partie dans les mains de l'autorité publique en partie dans celles des particuliers, et on ne peut dire théoriquement que tout ce qui est circulation soit du domaine de l'action publique. La question de savoir si les chemins de fer relèvent de l'action publique ou privée doit être examinée et tranchée à part. L'état actuel des choses ne peut donner une solution ; en effet si l'action publique et l'action privée interviennent chacune en partie, on sait que la dernière a été le pionnier de l'entreprise et a rendu les plus grands services.

On ne peut donc dire que généralement l'action privée ne soit pas en mesure de satisfaire les besoins, en fait de chemin de fer, mais il arrive que ces besoins ne sont ni satisfaits suffisamment ni convenablement par l'action privée et l'action publique doit intervenir et prendre l'affaire entre ses mains. — C'est de la nature des chemins de fer, et des expériences faites jusqu'à ce jour que nous tirerons les raisons et les arguments suivants pour le prouver :

1. *L'action privée ne construit que les lignes rémunératrices et non les lignes secondaires qui ne sont pas productives*, de là insuffisance dans la satisfaction des besoins.

L'action privée ne construira, et ne peut raisonnablement construire que les lignes qui promettent une rémunération immédiate : c'est-à-dire, en dehors des frais d'exploitation le taux d'intérêt usuel et l'amortissement du capital d'établissement. La probabilité du gain est le régulateur absolu de l'industrie privée et si elle construit quelques lignes improductives, c'est qu'elle s'est trompée sur leur valeur ou qu'elle a pris pour cela un engagement vis-à-vis de l'Etat. Mais jamais l'action privée n'entreprendra volontairement la construction d'une ligne dont on connaît à l'avance la rémunération insuffisante du capital employé. Aussi l'histoire des chemins de fer de tous les pays montre-t-elle que l'industrie privée s'empare d'abord des lignes productives à grand trafic et qu'elle laisse de côté les lignes secondaires à faible trafic ou ne les entre-

¹ Voir Sax, *Handbuch der politischen Oekonomie* de Schonberg, 2^e éd., 1^{er} part., 520-530.

prend que si l'Etat la garantit contre les pertes par des subventions ou des garanties d'intérêt, c'est-à-dire s'il rend ces lignes artificiellement productives. — Mais l'intérêt général demande un développement uniforme et complet des facilités de circulation et, par suite, des chemins de fer ; donc, la construction des lignes secondaires est aussi une nécessité économique.

L'action privée ne satisfaisant pas suffisamment les besoins, l'action publique doit dans ce cas intervenir. Cette intervention est bien justifiée ; en effet, les lignes secondaires deviennent profitables en ce sens que si elles ne rapportent pas d'intérêt direct le capital qu'on y emploie est rémunéré indirectement par l'augmentation du bien-être général, et les facilités stratégiques ou autres qu'elles procurent à l'Etat. Mais lorsque l'action publique doit prendre la charge dans tous les cas de la construction des lignes secondaires par des subventions, des garanties ou par l'établissement direct, cette construction directe paraît la plus avantageuse parce que l'Etat devient ainsi le propriétaire de ces lignes et peut en disposer librement.

D'un autre côté, les lignes secondaires ne peuvent être administrées et exploitées avantageusement qu'en commun avec les lignes principales auxquelles elles se rattachent ; il semble par suite bien combiné que l'action publique construise les lignes principales productives et n'en abandonne pas l'exploitation à l'industrie privée.

Grâce aux gains réalisés sur les lignes principales, cette action publique pourra mieux et plus vite intervenir pour satisfaire, par la construction de lignes secondaires, les besoins des localités situées en dehors du réseau principal.

Un exemple frappant de la justesse des observations précédentes peut être tiré du développement des chemins de fer comparé entre la France et la Prusse. Déjà, après 1850 on a procédé en Prusse à la création d'un réseau d'Etat, à côté d'un réseau privé, et le réseau de l'Etat a lentement grandi. En 1879 l'Etat exploitait 9,107 kilomètres, les Compagnies privées en avaient 9,430. En 1889, l'Etat possède 23,358 kilomètres, l'industrie privée, 2,600 environ. De 1879 à 1889, le réseau d'Etat a donné, outre l'intérêt et l'amortissement de son capital d'établissement ou d'achat, un excédent de près de 655 millions de marks, qui ont été employés à la construction de 6,000 à 7,000 kilomètres de lignes secondaires.

En France, les chemins de fer avaient été abandonnés à l'industrie privée qui n'avait pu établir le réseau existant que grâce à des subventions répétées de l'Etat. Celui-ci était intervenu pour la construction de certaines voies, et avait donné des garanties d'intérêts. Les entreprises privées avaient sans cesse refusé la construction des lignes improductives. Après l'insuccès de la tentative faite à la faveur de la loi du 12 juillet 1865 pour la création d'un réseau

secondaire indépendant des grandes Compagnies, l'agrandissement du réseau fut entrepris par l'Etat en 1878, d'après le programme Freycinet. — Mais le rachat des lignes privées par l'État, plan préconisé notamment par Gambetta, n'était pas acceptée en même temps; on ne tarda pas à voir que sans la possession des lignes principales, la construction des lignes secondaires était difficile, leur exploitation impossible. On fut ainsi amené aux conventions de 1883 qui consacrèrent de nouveau la puissance des grandes Compagnies. Ce fut la conséquence obligée de ce fait que l'Etat, en construisant les lignes secondaires, n'avait pas incorporé à son réseau comme on l'avait fait en Prusse, les lignes principales dans le rayon commercial desquelles les premières se trouvaient placées.

Le résultat de la politique des deux Etats est en quelques mots le suivant : En Prusse, l'Etat est le maître absolu des chemins de fer et en retire chaque année d'importants bénéfices; en France, les Compagnies sont maîtresses des chemins de fer et l'Etat leur paie d'importantes subventions prises dans les poches des contribuables.

II. Une direction unique, une organisation méthodique des chemins de fer, sont nécessaires, seule l'action publique peut y réussir et non l'industrie privée. — Aussi bien pour la construction que pour l'exploitation des chemins de fer il semble indispensable d'avoir de l'unité dans la direction et de la méthode dans l'organisation. Cela n'est possible que si les chemins de fer sont dans les mains de l'Etat et non si leur possession est divisée entre plusieurs sociétés privées.

a). Il est de la plus haute importance pour l'établissement d'un réseau de chemin de fer qu'il soit conçu d'après un plan unique et mûrement étudié. S'il en est autrement et si à une époque et dans un endroit déterminés, on se laisse guider pour cet établissement par le hasard ou par les intérêts privés, non seulement cela coûtera plus cher, mais encore, comme l'expérience l'a montré, les intérêts généraux ne seront que peu respectés. Les lignes ne seront pas construites ou ne le seront pas à leur tour, comme le demande l'intérêt général et comme cela est juste; elles ne le seront que si les intérêts privés des entreprises de chemins de fer y trouvent leur avantage.

Or ces intérêts sont très souvent en opposition avec ceux de la communauté. Ces derniers, en effet, exigent un développement progressif et continu dans la construction du réseau des chemins de fer, d'après les besoins du commerce, les lignes principales d'abord, puis les lignes secondaires.

Les entreprises de lignes privées au contraire ont conduites à construire des lignes dont le besoin ne se fait que peu ou pas sentir mais qui servent à la concurrence avec d'autres réseaux ou d'autres entreprises commerciales; inver-

sement, des lignes dont le besoin se fait sentir, ne sont pas établies. De plus il ne leur est pas possible de conduire la construction d'une manière régulièrement progressive, mais, comme elles dépendent du marché des capitaux et de ses fluctuations, pendant les périodes d'activité commerciale, elles activent elles-mêmes la construction; elles sont, au contraire, forcées de la suspendre, pendant les périodes de ralentissement des affaires faute de ressources; et c'est cependant à ce moment qu'au point de vue économique il serait avantageux et moins coûteux de construire.

En outre, c'est par l'action unique de l'industrie publique qu'on peut assurer l'unité dans la construction et le matériel, ce qui rend l'exploitation plus facile et plus sûre et permet de réaliser d'importantes économies; l'industrie privée a souvent au contraire des intérêts hostiles à cette unité où se trouve peu propre à la réaliser.

b.) L'unité dans la conduite et l'organisation de l'exploitation des chemins de fer n'est pas moins essentielle. — Plus le service des transports se compose de la répétition régulière d'un grand nombre d'opérations simples, permet l'application de règles presque mécaniques et peut être conduit d'après certaines formules, plus il est possible et avantageux d'avoir une direction et une organisation uniques¹.

L'unité de direction permet de faire avec des moyens et des frais réduits mieux que ne peuvent faire un grand nombre d'administrations indépendantes avec des frais élevés. Car dans le dernier cas, les froissements qui ne peuvent manquer de se produire par suite de la divergence des intérêts, produisent des dépenses, en pure perte, de force et de matériaux. Et il n'est pas possible d'obtenir une exploitation aussi uniforme, aussi économique qu'avec l'unité d'organisation, même en supposant une entente des diverses administrations qui fait assez souvent défaut. Si cette uniformité si essentielle dans la tarification, dans les marches de trains, dans la répartition et l'emploi du matériel se fait attendre, les affaires seront lentes et difficiles. Plus le trafic sera actif et plus l'unité de direction et d'organisation sera nécessaire et importante. Ce besoin d'unité se fait même sentir au delà de la frontière et c'est aux aspirations du commerce en faveur de l'uniformité dans la construction, les matériaux employés, la marche des trains et les tarifs, que répondent les traités internationaux dans la plus large mesure possible. Pour la conclusion d'unions semblables l'exemple de l'administration des postes prouve que l'action de l'Etat avec son unité de direction convient mieux que celle d'une foule d'administrations dont les manières de voir et les intérêts diffèrent.

¹ WAGNER. *Finanzwissenschaft*, 3^e éd., 1^{re} partie, p. 655.

Enfin différentes entreprises commerciales peuvent utilement se réunir lorsque les capitaux et les forces non entièrement utilisés pour l'une d'elles peuvent concourir à la satisfaction des besoins des autres. — Il en résulte une très grande économie dans l'exploitation. C'est ainsi qu'en particulier l'union des chemins de fer avec les postes et télégraphes fournit l'occasion de réaliser des économies importantes. Comme le trafic avec l'étranger est presque exclusivement dans les mains des chemins de fer, il semble facile de concevoir que l'Etat réunisse les administrations de chemins de fer et de douane et que les employés de chemins de fer chargés de prendre les marchandises des réseaux étrangers et de préparer le transport ultérieur soient également chargés de l'opération de douane. On pourrait ainsi non seulement réaliser d'importantes économies mais encore activer la rapidité de la circulation d'une façon très notable.

III. *Le chemin de fer est un monopole et ne peut par suite être confié à l'action privée.* — La base de l'économie privée est l'intérêt particulier, l'aspiration au gain. De cette aspiration résulte une émulation des différents intérêts particuliers qui n'est autre que la libre concurrence, manifestation la plus importante et la plus caractéristique de ce système. — Cette concurrence peut porter sur l'offre ou sur la demande, en général sur l'une et l'autre, et de leur lutte dépend le prix des marchandises : Mais une telle lutte ne se présente pas absolument dans tous les cas ; elle ne peut exister que là où le capital et le travail peuvent changer de lieu et de but. Cette possibilité n'existe pas toujours. Dans beaucoup d'entreprises le capital est immobilisé de telle sorte qu'il ne peut en être retiré, ou qu'il ne peut l'être qu'avec des pertes importantes. Ce sont en particulier les entreprises à capital très considérable qui ont une direction unique et peuvent augmenter leurs opérations sans augmenter en même temps ce capital, lorsqu'il s'agit principalement de satisfaire des besoins passagers. C'est dans cette catégorie que rentrent en première ligne les services de transport organisés comme la poste, la télégraphie et les chemins de fer ¹.

Le monopole est le contraire de la concurrence, il l'exclut. Il ne se concilie donc pas avec le système de l'économie privée dont il supprime la distinction caractéristique, et s'il se pratique avec les organes de ce système il a pour conséquence l'exploitation des faibles par les forts qui les dominent. Le monopole n'est donc admissible que dans l'économie publique, puisque, quand il y est pratiqué par la communauté, c'est dans le propre intérêt de

¹ Voir HADLEY, *Le transport par les chemins de fer*, traduction A. Raffalovich et Guérin. Chez Guillaumin.

cette dernière et qu'il perd ainsi le caractère odieux et injuste dont il est revêtu entre les mains des individus. Or, le chemin de fer est un monopole et doit par suite être du ressort de l'économie publique; s'il est entre les mains des particuliers il en résulte toutes les conséquences désavantageuses qu'il comporte toujours dans le système de l'économie privée. — Ce qui rend profondément manifeste le caractère de monopole des chemins de fer, c'est qu'ils exigent (comme il a été indiqué sous le n° II) un plan uniforme d'organisation en ce qui concerne leur établissement, leur exploitation et leur gestion; par suite il convient dans un intérêt économique de les transformer en monopole et maintes fois il en a été ainsi dans la législation qui leur est propre. Ceci résulte encore de ce qu'ils sont le moyen de transport par terre le plus parfait que nous possédions, de ce qu'ils excluent tout autre moyen moins parfait et qu'ils ne sont par suite pas susceptibles de concurrence de la part d'autres moyens de transport par terre. Enfin troisièmement ce caractère de monopole résulte encore de ce qu'une concurrence, qu'une lutte des chemins de fer entre eux n'existe pas et ne peut exister d'une façon durable. Cette théorie a été souvent contredite dans le passé. On exagérait l'efficacité de la concurrence dans la vie économique et on la considérait comme étant dans tous les cas l'unique régulateur, la panacée naturelle de tous les maux, de tous les écarts économiques; on croyait donc que les chemins de fer et principalement leurs tarifs étaient soumis aux lois de la concurrence et cela reposait sur une ressemblance qui dans les chemins de fer existe en apparence avec la libre concurrence de l'industrie privée; il s'agit de ce qu'on désigne sous le nom de concurrence des lignes ou plus justement concurrence aux points de jonction. Comme cette concurrence a joué un grand rôle dans l'établissement de la tarification et que nous aurons à nous en occuper plusieurs fois plus tard, nous allons l'examiner ci-après.

3. Concurrence aux points de jonction. — Avec le développement du réseau ferré, les lignes d'abord bien distinctes se rapprochèrent et se rejoignirent, ce qui donna de l'extension à la circulation par suite des avantages qui en résultèrent. Mais au fur et à mesure de ce développement les différentes administrations cherchèrent à augmenter leur domaine commercial au détriment des autres; on construisit des lignes nouvelles dont l'établissement avait pour but essentiel de donner satisfaction aux besoins des points communs qui étaient déjà dans le rayon d'action d'une autre ligne. Ce furent surtout les centres industriels, les grandes villes et les ports que les entreprises de chemins de fer recherchèrent de préférence, se disputant pour l'avenir les bénéfices importants qui devaient résulter de leurs lignes en ces points. — Aussi arriva-t-il souvent que différentes administrations construisirent des lignes parallèles; avec

le temps, la plupart des grandes villes se trouvèrent en communication au moyen de deux ou plusieurs lignes de longueurs différentes, mais toutes capables de répondre aux besoins commerciaux. De là naquit la concurrence des points de jonction, c'est-à-dire la concurrence entre les stations dont le trafic pouvait s'échanger par les moyens de différentes administrations. (Nous ne disons pas de *différentes lignes*, parce que si ces lignes appartiennent à une même compagnie, il ne peut évidemment s'établir aucune espèce de concurrence.) Ce commerce des points de jonction devait naturellement revenir à la Compagnie qui l'assurait à meilleur compte et dans les meilleures conditions, ou se partager entre les diverses Compagnies en cas d'offres également avantageuses.

Pour s'assurer la totalité ou la plus grande partie du commerce, les lignes concurrentes employèrent divers moyens ; elles améliorèrent leurs opérations de transport en perfectionnant le plus possible l'établissement des voies, en mettant en marche des convois plus nombreux et plus rapides, et surtout, ce qui était le moyen le plus efficace en employant la baisse du prix de transport pour les stations entre lesquelles il pouvait y avoir lutte. Cet abaissement du prix de transport était souvent aggravé par ce fait qu'il était concédé non ouvertement, mais en secret et seulement en faveur de quelques personnes en raison de l'importance de leurs affaires ; il conduisit à descendre au-dessous des frais et offrit pour l'observateur superficiel une image ressemblante de la concurrence qui se produit dans l'économie privée. En fait beaucoup de gens se laissèrent tromper par ces apparences et en conclurent que les chemins de fer avaient, ou pouvaient avoir la concurrence comme régulateur. Bientôt apparut l'erreur de cette manière de voir. Après s'être fait assez longtemps la concurrence et s'être aperçu qu'elles se nuisaient ainsi réciproquement les Compagnies en arrivèrent à conclure des conventions par lesquelles elles mettaient fin à la lutte. Ces conventions réunissaient les lignes concurrentes (fusion des lignes) en une seule administration à laquelle on abandonnait l'exploitation qu'elle rachetait ou affermais, ou bien elles aboutissaient à un traité pour le partage du trafic ou de ses produits en mettant au même taux les tarifs de transport par toutes les lignes entre les points pour lesquels il pouvait y avoir lutte. Mais pour récupérer les pertes de recettes qui en résultaient et assurer un produit raisonnable au capital d'établissement, les chemins concurrents convenaient d'un prix de transport souvent plus élevé que celui qui précédait la concurrence.

C'est là la marche et la fin habituelle de ce qu'on appelle la concurrence des lignes. C'est en vain que les commerçants intéressés ont essayé d'empêcher ce développement par la législation ; il est irrésistible comme le montre l'histoire de différents pays ¹.

¹ Consulter en ce qui concerne l'Angleterre, G. Cohn, *Untersuchungen uber die Englische*

Mais il faut se demander s'il y a lieu de considérer cette concurrence des lignes comme une vraie concurrence libre et nous répondons négativement pour les motifs suivants :

La concurrence ne peut être que locale, elle est limitée aux points de jonction. Elle n'a aucune action pour les stations qui ne peuvent être desservies par deux administrations différentes; au contraire ces stations sont généralement soumises aux tarifs les plus élevés possibles pour compenser les abaissements de recettes des stations où existe la lutte. Le trafic des autres stations est donc atteint par la concurrence des lignes, notamment le trafic local dont les tarifs sont trop élevés par rapport à ceux des points de jonction ce qui le place dans une situation défavorable vis-à-vis de ces dernières. C'est pourquoi cette concurrence des lignes n'a pas non plus d'influence compensatrice sur les prix comme dans le cas de la vraie concurrence; mais au contraire elle occasionne d'importantes inégalités dans les prix de transport. Sans doute les partisans du système de la concurrence affirment que l'accroissement du réseau ferré comporte la création de lignes nouvelles concurrentes, réduisant de plus en plus l'éloignement géographique, que graduellement ainsi toutes les stations intermédiaires deviennent des points de jonction et participent aux bienfaits de la concurrence. Mais cette hypothèse ne se réalise pas¹ et d'ailleurs elle ne serait pas suffisante pour produire une réelle et efficace concurrence sur l'ensemble du réseau, puisqu'il est nécessaire que chaque ligne appartienne à une administration différente; ce sera d'autant moins possible qu'avec l'accroissement du réseau les lignes qui réunissent deux points de jonction seront de plus en plus courtes.

En dehors de ce que la concurrence est limitée comme portée aux points de jonction, elle est aussi limitée dans sa durée et son développement. En réalité elle ne s'exerce qu'entre deux ou plusieurs Compagnies; dans l'économie privée au contraire, ceux qui participent à la lutte pour la satisfaction des besoins voient leur part constamment réduite et l'entrée de nouveaux concurrents avec des offres plus avantageuses en est le résultat effectif. — La limitation du rayon d'action de la concurrence a aussi

Eisen bahnpolitik et notamment, vol. II, page 320 et suiv. De Franqueville, *Du régime des travaux publics en Angleterre*. — En ce qui concerne la France, Aucoc, *Conférences sur l'administration et le droit administratif*, vol. III. — Pour l'Allemagne, l'ouvrage de l'auteur *Tariferhöhung oder Reichseisebahnen*; Berlin, 1876. — Pour les États-Unis, la loi de commerce du 4 février 1887, cherche vainement à imposer le maintien de la concurrence dans les chemins de fer, voir E. Seligmann, *Railway tariff and interstate Commerce law 1887*, p. 374 et suiv.; *Political Science quarterly*, 1887. — *L'année économique*, A. Raffalovich, 1888-89.

¹ En réalité il y a en Angleterre seulement un quart de toutes les stations qui sont des stations de concurrence. Aux États-Unis, sur 33,697 stations 2,778 seulement sont desservies par plus d'une ligne.

la conséquence suivante : si elle commence et n'est pas arrêtée par une entente entre les concurrents elle n'en reste pas moins temporaire et le partage du trafic se produira après un temps relativement court. Le petit nombre de concurrents entre lesquels elle s'exerce ne tarderont pas à s'apercevoir que l'un ne peut entièrement supplanter l'autre puisque les capitaux employés à la construction d'une ligne ne peuvent être dégagés, comme on le fait dans le commerce et dans l'industrie et que le chemin de fer persistera à fonctionner même s'il fait de mauvaises affaires. Ils trouvent donc beaucoup plus rationnel de s'unir, d'établir un prix commun qui leur permettra à tous de se maintenir plutôt que de péricliter pour la lutte d'un prix de transport. — Ce sera alors exclusivement un monopole avec plusieurs détenteurs et la concurrence n'existera pas.

D'un autre côté on ne peut nier en réalité que cette concurrence limitée aux points de jonction n'ait pas exercé et n'exerce pas aujourd'hui une action plus ou moins grande dans tous les pays de chemins de fer, et avec une influence particulièrement importante pour l'établissement des tarifs. Mais en laissant complètement de côté cette limitation certaine dans un délai peu éloigné de la concurrence des lignes et en supposant que ce soit une concurrence illimitée en temps et en efficacité, qu'elle le devienne par une législation spéciale ou d'autres moyens, d'importants motifs plaident contre son usage au nom des intérêts économiques. Les graves dommages qu'elle a, dans le passé, causés à ces intérêts tout en étant limitée en temps et en étendue justifient suffisamment cette opinion.

Les désavantages qu'elle aurait si elle était rendue complètement efficace seraient les suivants pour les chemins de fer :

A. *Pour la construction.* — Pour que la concurrence fût efficace il faudrait pour chaque relation commerciale deux lignes au moins, indépendantes l'une de l'autre appartenant à des administrations différentes et se disputant le même trafic. — Il faudrait donc, au moins, le double du capital d'établissement qu'il serait nécessaire d'employer pour obtenir le même résultat avec une société unique.

Mais avec le capital considérable qu'exigent les chemins de fer, il faudrait donc, et cela exclusivement pour rendre la concurrence possible, dépenser follement des capitaux énormes afin de construire deux ou plusieurs lignes au lieu d'une; on a déjà fait des dépenses de ce genre pour la concurrence aux points de jonction. Plusieurs centaines de millions ont été dissipés pour ces constructions de concurrence dans les pays où cette théorie a reçu une application même temporaire. Mais ces capitaux ne peuvent être retirés ou

ne le peuvent être qu'en très faible partie; ils sont pour la plus grande partie enfouis et perdus¹.

Comme tout capital employé doit produire, la conséquence du régime de la concurrence serait de ce côté d'obliger à rémunérer un capital double ou triple de celui qui aurait été suffisant pour assurer le trafic.

L'intérêt du capital d'établissement atteignant environ 50 p. 100 des frais de transport, ces frais deviendraient nécessairement plus considérables et, par suite, les taxes plus élevées que dans le cas d'existence d'une seule ligne. La concurrence cause donc en cette circonstance l'effet contraire de ce qui se passe dans la vie économique, une dépense inutile contraire aux intérêts au lieu d'une diminution de frais, une élévation des prix au lieu de leur abaissement.

B. Pour l'exploitation et l'administration les mêmes résultats se produiront.

— Deux ou trois administrations auront naturellement besoin d'un bien plus grand nombre d'employés qu'une, pour la direction et l'exécution. Les frais d'exploitation seront naturellement plus élevés avec plusieurs lignes au lieu d'une. Il y aura plus de convois à plus faible charge sans avantage pour le commerce ni pour le public. Les chemins de concurrence ayant des différences de longueur très importantes, de grandes quantités de personnes et de marchandises suivront une voie détournée au lieu de suivre la voie la plus courte. Le service distinct et indépendant des stations de concurrence et de transit emploie de grosses sommes d'argent, il faut une réserve de wagons plus considérables et ils sont mal utilisés.

Comme résultat de notre examen, nous pouvons maintenant poser les principes suivants :

1° La concurrence libre, véritable, comme elle existe dans l'économie privée ou comme elle doit exister, ne peut exister en fait de chemin de fer et n'existe pas²;

2° Ce qu'on désigne ici par concurrence, n'en est qu'une image trompeuse qui ne peut avoir pour conséquence que de desservir plus mal et plus chèrement le commerce, et de produire le contraire de ce que produit ou doit produire la vraie concurrence.

Mais là où il n'y a pas de concurrence, il ne peut y avoir qu'un monopole. La proposition émise dans le paragraphe précédent est donc confirmée :

¹ (Voir mon ouvrage cité plus haut *Tariferhöhung oder Reichseisenbahnen*, p. 16 et suiv.)

² L'auteur n'ignore pas qu'en dehors de la concurrence, aux points de jonction, il existe d'autres genres de soi-disant concurrence en fait de chemins de fer. Mais ils portent sur une manière erronée d'envisager l'exploitation et sur des apparences, ou bien ne sont que le résultat de la fantaisie des théoriciens qui voudraient imaginer une concurrence spéciale aux chemins de fer. J'ai cru inutile de m'en occuper, cette question ayant été tout au long traitée notamment par Sax. (*Verkehrsmittel*, vol. II, p. 84-133.)

le chemin de fer est un monopole. Il s'ensuit incontestablement que c'est l'action publique qui doit intervenir nécessairement, et à juste titre, dans les questions de chemin de fer ; l'action privée en raison du caractère de monopole ne peut être admise pour donner satisfaction aux besoins qui en résultent.

4. Du caractère économique des chemins de fer privés¹. — Les chemins de fer sont en réalité, partie entre les mains de l'Etat ou de ses subdivisions : provinces, cercles, communes ; partie entre les mains de sociétés par actions, ou de simples particuliers. Il ne peut y avoir de doute sur le point suivant : les chemins de fer que possèdent l'Etat ou ses membres appartiennent à la collectivité ; ceux qui sont la propriété des particuliers sont du ressort de l'industrie privée.

Il peut être discuté, et c'est une question douteuse, si les chemins de fer que possèdent des sociétés par actions, et qu'on appelle chemins privés, sont à attribuer au domaine de l'économie publique ou privée. Le nom de chemin privé plaide pour la seconde, mais le nom est indépendant de la chose et n'est pas décisif ; sur ce sujet, plusieurs professeurs d'économie politique, notamment L. de Stein et Sax, pensent que ces sociétés par actions sont du ressort de l'économie publique. Il est de la plus haute importance d'examiner et de bien établir, la justesse ou l'erreur de cette opinion. Car si elle se vérifie, les partisans de chemins privés peuvent maintenir son droit à l'existence en reconnaissant ce qui ne peut plus être scientifiquement contesté que les choses de chemin de fer sont par leur nature dépendantes de l'économie publique. Dans l'autre cas, les chemins de fer privés sont une incursion injustifiée du système de l'économie privée dans l'économie publique, et leur suppression s'impose dès que les circonstances le permettent. Voyons maintenant ce que Stein et Sax produisent à l'appui de leur manière de voir.

Stein, appelle les sociétés par actions des sociétés d'administration, et il attribue aux actionnaires une part personnelle dans l'administration, ce qui est en contradiction flagrante avec la réalité.

Sax dans son ouvrage *Verkehrsmittel*, vol. I, p. 77, dit ce qui suit :

« On connaît peu ce fait, que l'action de l'économie publique peut s'exercer efficacement par les organes de l'économie privée ; chacun d'entre eux concourt à son but dans des cas déterminés si on les envisage au point de vue plus spécialement économique. Des organes privés de cette nature cessent d'appartenir à des entreprises purement privées et prennent l'empreinte caractéristique des organes de l'économie publique ; on ne peut comprendre leur action qu'en les comptant au nombre de ces derniers. — Ils accomplissent par

¹ Voir G. Cohn, *Volkswirtschaftliche Ansätze; der Staat und die Eisenbahnen*.

délégation une fonction de l'économie publique à côté de celles qu'elle exerce par ses propres organes ; et quoique ayant l'aspect des organes de l'action privée, ils exécutent les volontés de l'action publique et ne se laissent diriger par les points de vue de la première, qu'autant qu'ils ne sont pas en opposition avec ces volontés et le but qu'elles cherchent à atteindre. Nous désignons les manifestations de cette nature que nous rencontrons dans la vie économique, sous le nom d'entreprises réglementées par l'Etat, ou d'entreprises publiques.

Nous les rencontrons aujourd'hui surtout comme sociétés par actions.

Ces entreprises sont caractérisées, quand nous les rencontrons par ceci, que l'Etat impose à leur commerce, les limite et les soumet aux règles qu'exige le but de l'économie publique ; d'un autre côté, et autant que cela est nécessaire, il les indemnise conventionnellement pour les écarts aux règles de l'économie privée qui en résultent.

Les principales circonstances dans lesquelles se manifeste ce caractère d'économie publique sont :

1. La constitution publique et légale de la société ;
2. La définition de l'établissement et l'exploitation suivant les besoins de la communauté ;
3. L'obligation d'effectuer publiquement les opérations de transport aux mêmes conditions pour tout le monde et, au besoin, la fixation des prix d'après le point de vue indiqué en 2 ;
4. Eventuellement une subvention prise sur les ressources publiques.

Telle est l'argumentation de Sax. Elle ne résiste pas à un examen plus attentif et ne peut être acceptée comme juste.

Il est absolument inexact que ces entreprises dites publiques, « quoique ayant l'aspect des organes de l'action privée, exécutent les volontés de l'action publique et ne se laissent diriger, par les points de vue de la première, qu'autant qu'ils ne sont pas en contradiction avec ces volontés et le but qu'elles cherchent à atteindre ». C'est justement le contraire qui a lieu. Les expériences qui ont été faites à ce sujet dans tous les pays, ont montré de la façon la plus claire que ces entreprises dites publiques n'écoutent que l'intérêt particulier de leurs affaires et ne poursuivent le même but que l'intérêt général qu'autant et aussi longtemps que ce but leur est favorable ou ne leur est pas contraire. Si ce dernier cas se présente, elles ne s'occupent que de leurs intérêts et même si on leur a imposé ces obligations limitatives dans l'intérêt de la communauté dont parle Sax, elles ne s'y sont pas soumises ou s'en sont affranchies autant que possible, quand elles leur étaient nuisibles. Il serait d'ailleurs bien étonnant qu'il en fût autrement. Car ces entreprises dites publiques sont en soi des sociétés d'affaires d'un caractère privé et elles n'en perdent pas plus

le caractère par leurs obligations envers l'Etat que d'autres sociétés, également soumises à des obligations envers la loi et l'administration publique, telles que l'exploitation des mines ou autres industries par actions de ce genre. Il faudrait que ces entreprises dites publiques, reniassent leur caractère de sociétés d'affaires, si elles opéraient comme Sax l'affirme. L'égoïsme, l'intérêt particulier sont, comme on le sait, le seul mobile, le gain est le but primordial des sociétés d'affaires, et il faudra par suite les contraindre à faire quelque chose si cela est nuisible à leurs intérêts; elles chercheront constamment à se délivrer d'obligations qui leur seraient ainsi imposées malgré elles, et elles en trouveront le moyen. C'est ainsi que l'expérience a prouvé que les chemins de fer privés satisfaisaient imparfaitement les intérêts généraux, et plus ces intérêts étaient en jeu avec le développement du réseau, plus se faisait sentir la nécessité de retirer la direction des chemins de fer aux sociétés anonymes et de la confier à de véritables organes de l'économie publique. Là où on ne l'a pas fait, ou si on ne l'a pas fait en temps utile, se sont élevés de continuels conflits entre les intérêts généraux d'une part, et les sociétés possédant les moyens de transport, d'autre part; ces conflits se terminaient généralement au détriment de l'intérêt général en faveur des chemins privés qui, armés de la puissance du monopole, savaient trouver des moyens et des ressources pour se soustraire aux demandes de la communauté, quand elles étaient contraires à leurs intérêts propres. On en trouve les preuves dans l'histoire des chemins privés de tous les pays¹.

5. Les différents principes d'administration et leur application dans les chemins de fer. — La satisfaction des besoins économiques peut résulter de trois principes d'administration différents.

1° Le principe de la gratuité ou de la participation générale aux avantages. — Dans ce cas l'économie publique prend à sa charge les frais d'une institution ou d'une mission entièrement avec les revenus généraux, sans demander à celui qui en retire des avantages, le recouvrement des dépenses qui en résultent. L'économie publique intervient pour créer et conserver

¹ Le conflit, cette lutte inutile de l'intérêt général contre le monopole des sociétés par actions est principalement indiqué dans l'ouvrage de Cohn *Untersuchungen über die Englische Eisenbahnpolitik* on le suit comme un fil rouge à travers tout le volume. L'enquête la plus nouvelle sur les tarifs de l'Autriche, 1882-1883, publiée en deux volumes par le ministère du commerce, montre une lutte semblable dans ce pays, et si on examine attentivement et d'une façon intelligente l'histoire des chemins de fer français, notamment dans les dix dernières années, on y retrouvera la preuve de la justesse, de l'argumentation qui précède, et de l'impossibilité théorique de considérer les sociétés par actions comme un organe de l'économie publique. En Allemagne, on a pour cela retiré aux sociétés et donné à l'Etat presque partout la direction des chemins de fer.

cette institution, parce qu'elle la considère comme un devoir à accomplir dans l'intérêt général. Par exemple, dans ce cas, sont la garantie de la sécurité de la personne et des biens du particulier, au moyen de la force publique, l'usage gratuit des rues, des collections et des bibliothèques publiques, etc.

2° *Le principe des droits fiscaux.* — Dans ce cas, la collectivité prélève pour l'accomplissement d'une mission, ou le droit à l'usage d'une institution publique, une taxe spéciale de ceux à qui elle a été utile ou en ont été la cause. Cette taxe se nomme redevance ou droits. Elle est perçue exclusivement par les soins de l'autorité publique et cela, ni suivant la valeur de chaque service rendu pour chacun de ceux auxquels il est rendu, ni suivant la dépense faite dans chaque cas, mais suivant une cote mal taillée, fixée pour chaque service de même nature, de telle façon, que le montant des taxes perçues serve à couvrir les frais occasionnés par la totalité. Il n'est pas nécessaire que ce total soit justement égal à celui des frais; il peut le dépasser ou lui être inférieur. Dans le dernier cas, on revient au principe de la jouissance gratuite des biens; dans le premier, on se rapproche de l'impôt. Les exemples sont les frais de justice et des administrations publiques, les taxes postales, télégraphiques, scolaires, etc.

3° *Le principe de l'économie privée ou de l'industrie.* — Il y a aussi dans ce cas une redevance perçue de celui à qui profite l'accomplissement de l'opération. — Mais elle n'est jamais fixée d'après une cote moyenne pour toutes les opérations du même genre, comme dans le cas du droit fiscal; elle est basée sur la valeur de chaque service pour chacun de ceux qui en profitent. Dans ce cas il y aura toujours, non pas seulement le recouvrement des frais faits, mais un excédent le plus considérable possible (bénéfice net), suivant les principes de la concurrence privée.

Les deux premiers de ces principes ne peuvent naturellement être appliqués que dans une administration publique, le dernier est celui des entreprises privées et peut être celui d'une administration publique dans certaines circonstances. Par exemple, dans cette catégorie rentrent les administrations d'Etat des Domaines, des Mines.

Les partisans de ce point de vue économique, qui consiste à regarder les sociétés soumises à des règles imposées par l'Etat comme remplissant une fonction que leur délègue la collectivité, et qui les comptent parmi les organes de cette dernière sous le titre d'entreprises publiques (notamment Sax), ont été conduits à admettre un quatrième principe, celui des « entreprises publiques ». Ils prétendent que ce principe diffère du troisième en ce que l'entreprise publique est capable de travailler pendant une longue période avec

perte avant que chacune de ses opérations soit rétribuée à sa valeur propre. Les entreprises privées au contraire disparaîtraient de la scène devant une semblable hypothèse. La recherche d'un bénéfice net est regardée de la part des entreprises publiques, comme un résultat final devant se produire à plus longue échéance; leur constitution n'est pas entravée par ce fait que les taxes seront d'abord inférieures aux frais, la compensation devant être attendue dans l'avenir d'une augmentation dans le trafic et d'une diminution des dépenses.

On ne peut trouver là une différence sérieuse avec les autres entreprises privées. Une méthode semblable se rencontre dans toutes les entreprises privées dont le capital est suffisant pour travailler pendant un certain temps avec perte mais dans l'espérance d'un bénéfice ultérieur d'autant plus grand; ou même sans cet espoir lorsque à cause de l'immobilisation du capital il paraît plus avantageux de travailler d'abord avec perte, puis avec un bénéfice quelconque plutôt que de perdre un capital qui ne peut plus être retiré de l'entreprise. Cette particularité se présente dans les entreprises les plus différentes, par exemple les mines aussi bien que les chemins de fer et on ne peut y trouver une preuve en faveur des entreprises publiques. Pour les sociétés anonymes il faut en de semblables circonstances tenir compte de ce que la perte d'intérêt se divise entre un grand nombre de participants et est par suite beaucoup plus facile à supporter que s'il s'agissait d'un seul individu qui pourrait avoir engagé tout son avoir dans une entreprise qui reste quelque temps improductive.

Les partisans de l'entreprise publique ajoutent qu'il y a lieu de faire attention à ce point que non seulement les prix sont fixés d'après la valeur économique des opérations pour chacun de ceux qui en profitent, mais aussi de façon que l'ensemble des citoyens en retire un avantage, alors que cette considération échappe dans les entreprises privées. L'entreprise publique ne chercherait pas à obtenir le bénéfice le plus élevé qu'on puisse atteindre à un moment donné et par l'abaissement des prix irait beaucoup plus loin que les entreprises privées pour l'extension et l'augmentation du nombre de leurs opérations. Ceci n'est pas plus exact et c'est contraire à la réalité des faits. L'entreprise publique cherche comme l'entreprise privée le bénéfice le plus considérable possible à chaque moment et l'abaissement de ses prix ne dépasse pas la limite de ses propres intérêts et n'atteint pas celle de l'intérêt public. Mais il faut dire que par les lois ou les actes de concessions elle est forcée de faire contre son gré, quelque chose qui n'est pas absolument conforme à son intérêt commercial. Elle n'agit ainsi que par contrainte et sa vraie nature se révèle par ce fait qu'elle cherche constamment à se débarrasser de ces obligations.

La vérité est plutôt que l'entreprise publique qui n'est autre qu'une entreprise d'ordre privé est sans cesse administrée d'après les principes de l'industrie privée. Que la loi et son cahier des charges lui imposent des limites en maintes circonstances cela ne change en rien la situation ; en effet chaque entreprise privée est empêchée par la loi de pousser ses opérations commerciales jusqu'aux dernières conséquences et il ne peut rien résulter de ce que ces restrictions soient plus nombreuses. S'il en est ainsi d'ailleurs de la part de l'Etat vis-à-vis des chemins de fer, ceci s'explique du reste par ce fait que l'Etat, en général, leur accorde des droits spéciaux, comme celui d'expropriation et souvent aussi des subventions de différentes natures. Cela ne change en rien le caractère privé de ces sociétés ; — de même si l'Etat, dans le but d'attirer chez lui une industrie, accorde à une fabrique de l'argent ou d'autres subventions, cette fabrique ne prend pas par là le caractère public.

La solution de la question de savoir lequel des principes d'administration est à employer dans les chemins de fer dépend tout d'abord de ce point : la ligne est-elle entre les mains de l'action privée ou de l'action publique. Dans le premier cas elle doit être administrée d'après le principe privé ou commercial, dans le dernier tous les principes mentionnés peuvent être mis en usage. Aussi, tandis que dans les lignes privées il n'y a pas de choix à faire, il faut pour les lignes publiques examiner lequel des trois principes doit être adopté.

Le choix du système sera dépendant du développement du réseau. — Si celui-ci est encore en formation, si le pays n'est pas encore sillonné partout de chemins de fer, c'est le principe de l'administration privée qui est à sa place, ceux qui ont besoin des voies ferrées devant payer la valeur entière des opérations dont ils profiteront. Dans le cas contraire ce serait causer doublement dommage aux contrées qui ne possèdent pas encore de lignes, d'abord parce que, n'en ayant pas, elles sont privées des avantages directs et indirects qui en résultent, en second lieu parce que le système de la participation générale aux avantages ou celui du droit fiscal les forceraient, le premier sûrement, le second probablement de supporter les frais des avantages dont profitent les contrées qui sont pourvues de voies ferrées et qui leur font la concurrence pour la production. On peut donc désigner comme, période d'économie privée, la première période des chemins de fer, celle qui dure au moins jusqu'à parfait achèvement des lignes principales du pays ; en effet, non seulement les lignes privées, mais encore les lignes publiques, sont administrées essentiellement d'après les principes de l'industrie privée, ou devront l'être. Au fur et à mesure de l'avancement de la construction du réseau et en particulier dès que la construction des lignes principales sera achevée, il y a lieu de

¹ Voir aussi Wagner, *Science financière*, vol. I, p 650, 3^e édition.

passer du système privé au système de la redevance pour les chemins qui se trouvent entre les mains de l'Etat, en commençant par couvrir en tout cas au moyen de cette redevance l'intérêt et l'amortissement du capital d'établissement et là où il y a excédent en l'employant à la construction des lignes secondaires. Ce passage au principe de la redevance est fondé principalement sur ce qu'il supprime des différences et divergences nuisibles que le principe d'administration privée apporte dans la tarification et permet d'en introduire une plus régulière, plus équitable et plus uniforme.

Dès que le réseau est complètement construit, que les lignes secondaires sont faites et que toutes les régions possèdent des chemins de fer, il paraît possible d'abandonner tout à fait le principe de la gestion privée. Si ce moment est arrivé, le bénéfice des chemins de fer devient également profitable à toutes les parties du pays ; il peut seulement alors y avoir doute s'il faut appliquer le principe de la participation générale aux avantages ou celui de la redevance. Le premier est souvent appliqué pour les routes, l'usage des rues et depuis quelque temps des chaussées. Il paraît cependant, pour plusieurs motifs, très dangereux de l'introduire dans les chemins de fer. Il ne pourrait être équitable que si les avantages du chemin de fer profitaient à tout le monde dans la même proportion, et si la contribution qui en résulterait pour le recouvrement des frais était également partagée ; il serait alors conforme à l'économie, si l'usage gratuit ne pouvait faire craindre des dépenses improductives, et s'il n'en résultait pas une élévation disproportionnée du prix du transport. — Ces deux hypothèses autant qu'on peut le prévoir ne se réaliseraient jamais pour les chemins de fer. — Il faut encore remarquer que le chemin de fer n'offre pas seulement la voie, comme c'est le cas pour une chaussée, mais encore le moyen de transport et le transport lui-même ; il faudrait donc renoncer non seulement à l'intérêt du capital d'établissement restant à amortir, mais encore à la compensation des frais d'exploitation. Cette facilité d'utilisation conduirait à un emploi abusif au lieu que pour les rues chacun va à pied ou doit se procurer son moyen de transport. Il ne reste donc que l'emploi du principe de la redevance qui soit possible lorsqu'on juge le moment arrivé de supprimer entièrement l'administration privée. Souvent on fait la condition que non seulement le réseau sera construit, mais encore que le capital d'établissement sera amorti. Ce n'est pas juste car par le principe de la redevance on peut obtenir un rendement parfait et amortir par suite peu à peu le capital. Cependant dans la plupart des cas au moment du passage au principe de la redevance, l'amortissement sera total ou au moins en grande partie achevé. Ce moment est fixé d'une façon précise, là où, comme en France et en Autriche-Hongrie, les concessions n'ont qu'une durée limitée (90 ou

99 ans) et où les chemins de fer après l'expiration de ce délai doivent revenir gratuitement à l'Etat, à l'exception des valeurs mobilières, comme par exemple le matériel roulant. A l'expiration de ce délai le capital d'établissement des biens immeubles doit être amorti et l'Etat sera dans la possibilité à ce moment d'appliquer le principe de la redevance sans avoir à s'occuper de l'intérêt ni de l'amortissement de ce capital. Dans les chemins de fer de l'Etat cette possibilité doit et peut être recherchée par un amortissement régulier du capital d'établissement.

Mais les chemins d'Etat permettent d'arriver graduellement et plus vite à ce remplacement du principe de gestion privée par celui de la redevance, comme il a été indiqué plus haut ; on en retire des avantages pour le développement continu de l'économie nationale et on peut éviter ces ébranlements, ces révolutions économiques qui sont inévitables quand on passe subitement du principe de la gestion privée à celui de la redevance sans intérêt, ni amortissement du capital d'établissement.

6. Des différentes bases de la tarification. — Pour l'établissement des tarifs les conséquences des considérations contenues dans les paragraphes précédents sont de la plus haute importance. La question de savoir si les chemins de fer sont du domaine de l'économie publique ou privée et d'après lequel des trois principes ci-dessus exposés on doit les administrer est aussi un point capital pour la façon d'envisager et de fixer les tarifs. Aussi longtemps qu'un chemin de fer dépend de l'économie privée et qu'il est la propriété d'une Compagnie il ne peut être administré et ne le sera que d'après le principe du gain, sa tarification reposera sur le même principe. Il ne prend alors en considération les intérêts généraux de l'économie publique qu'autant qu'ils sont conformes aux siens, ou, que la loi et le cahier des charges le forcent à les admettre. — Si au contraire il est du ressort de l'économie publique, le chemin de fer doit de lui-même savoir faire profiter de la tarification en première ligne les intérêts généraux, et ne rechercher le gain que s'il est conforme à ces intérêts ou ne leur est pas contraire. Il est donc clair que la tarification sera différente si le chemin est un chemin privé ou un chemin d'Etat. Dans le premier cas, le but capital et presque unique sera d'obtenir le produit net le plus élevé possible ; dans le deuxième, ce but peut également être recherché si les intérêts publics le rendent désirable comme surtout dans la première période des chemins de fer ; mais ce n'est pas le régulateur exclusif et outre cela on prendra en sérieuse considération les intérêts généraux ; aussi après la première période le devoir des chemins d'Etat sera d'abandonner de plus en plus la recherche du bénéfice net le plus élevé dans l'intérêt du pays et de l'économie natio-

nale. — Cette différence dans les buts et les principes de gestion exerce une influence décisive non seulement sur le taux des tarifs mais encore sur leur système. Ce qui pour la gestion d'une ligne privée peut paraître une mesure convenable et rationnelle, est un principe faux et nuisible pour la gestion d'une ligne d'Etat et inversement, parce que le but et les fins de la tarification sont souvent complètement différents. C'est à tort qu'on a reproché aux chemins privés et à leurs directeurs de placer l'intérêt du profit de leurs sociétés avant les intérêts généraux. C'est ainsi qu'ils doivent agir et en faisant autrement ils manqueraient à leurs devoirs vis-à-vis des actionnaires de leurs sociétés. — C'est aussi une peine inutile que de vouloir par la loi et les actes de concession amener les chemins privés à se préoccuper, contrairement à leur nature, des intérêts généraux dans leur tarification et leur régime commercial¹. Ce résultat ne peut être obtenu qu'en plaçant les chemins de fer entre les mains de l'action publique. — Ce n'est qu'alors qu'on peut substituer à une tarification conforme à l'intérêt privé, une tarification conforme à l'intérêt général.

En raison de cette différence fondamentale des tarifications des chemins de fer privés ou d'Etat il est nécessaire pour l'intelligence des tarifs d'examiner les deux systèmes séparément ; l'examen des bases et des points de vue généraux rendra facilement intelligible et expliquera scientifiquement ce qui envisagé autrement eût paru embrouillé et difficile. C'est seulement quand on aura établi ces bases différentes des deux tarifications qu'il sera possible d'étudier et de critiquer les systèmes particuliers et le développement historique de la tarification dans les différents pays.

La connaissance de la fixation et des dispositions pratiques des tarifs ne peut s'acquérir que par l'expérience ; elle est étroitement liée à la connaissance des besoins commerciaux locaux et des relations commerciales, puisque les tarifs sont employés pour la satisfaction de ces besoins. Elle ne peut donc trouver sa place dans cet exposé.

Par suite les divisions naturelles de cet ouvrage sont telles que dans une première partie on traite d'une façon générale, de la théorie des tarifs comme elle résulte de la nature de la gestion privée ou publique des chemins de fer et dans une seconde partie spéciale, on expose l'historique du développement, l'état actuel de la tarification en Allemagne et dans les principaux pays de l'Europe.

L'auteur ne méconnaît nullement les difficultés qui résultent de cette division en une partie générale théorique et une partie spéciale pratique. Il

¹ Voir Schæffle, *Das gesellschaftliche system der menschlichen Wirthschaft*, vol. II, p. 271, 3^e éd.

sait notamment très bien que les tarifs dans les différents pays se sont établis et développés différemment et qu'il sera très difficile de tirer une base théorique commune de ces principes si différents ; il sait en outre qu'il ne peut échapper au danger, en établissant cette théorie, de mettre en lumière plus volontiers la tarification allemande, qui lui est plus familière et plus connue ; mais ne s'arrêtant pas à ces objections il lui reste la conviction que sans une théorie ainsi tirée de la comparaison des différentes tarifications, la compréhension et l'appréciation des systèmes qui se présentent resteraient toujours défectueuses, et qu'on n'en aurait fait aucun examen scientifique.

LES

TARIFS DE CHEMINS DE FER

PREMIÈRE PARTIE

GÉNÉRALITÉS

CHAPITRE PREMIER

NOTIONS TECHNIQUES PRÉLIMINAIRES

7. Notions sur les tarifs de chemins de fer et sur leurs dispositions.
— Dans les chemins de fer, comme dans la plupart des grandes entreprises de transport, la fixation du prix des opérations de transport ne s'effectue généralement pas par entente directe entre le chemin de fer et le voyageur ou l'expéditeur pour chaque cas particulier, mais bien d'après des taxes, qui sont réunies dans des tarifs. On entend donc par tarif de chemin de fer un relevé des taxes ou prix des opérations de transport du chemin de fer, et par taxe le prix d'une opération de transport déterminée; on distingue les tarifs de voyageurs ou de marchandises suivant que le relevé des prix concerne le transport des personnes ou celui des marchandises. En outre, il y a généralement, des tarifs pour les cercueils, les équipages et les bestiaux. La nature particulière du transport par chemin de fer, qui groupe un grand nombre de transports isolés dans une opération unique à intervalles réguliers (trains de chemins de fer); et l'énormité du trafic par chemins de fer en lui-même requièrent que les prix soient fixés à l'aide des tarifs, et que le contrat de transport soit conclu d'après des prescriptions du tarif et des règlements. Il

serait, en effet, absolument impossible d'établir pour chaque opération isolée un contrat de transport particulier. En outre, il y a d'autres raisons qui militent en faveur de ce système, raisons basées sur la nature même du chemin de fer, considéré comme entreprise de transport à laquelle l'Etat a conféré des prérogatives spéciales, d'où il résulte notamment que son usage doit être à la libre disposition de chacun contre paiement de prix fixés à l'avance et portés à la connaissance du public.

Un tarif se décompose généralement en plusieurs classes ou catégories de prix. Dans chacune de ces classes, il est fixé pour un parcours et pour une quantité déterminée une base d'après laquelle sont calculées les taxes pour toutes les distances et pour toutes les quantités qui se présentent dans la pratique. On désigne sous le nom de système de tarification, les principes d'après lesquels sont formées ces catégories de prix et d'après lesquels sont arrêtées les conditions d'application du tarif ; les conditions mêmes d'application du tarif sont appelées prescriptions des tarifs ; la disposition générale du tarif avec sa division en classes est désignée sous le nom de schéma du tarif ou barèmes. Dans les tarifs de marchandises où la division en classes repose sur la nature des marchandises transportées, se trouve une nomenclature de ces marchandises avec l'indication de la classe dans laquelle elles sont rangées, c'est la classification des marchandises. Enfin, on trouve souvent reproduits dans les tarifs le règlement d'exploitation et les dispositions additionnelles des divers chemins de fer qui complètent ce règlement.

Suivant la forme des tarifs, on les subdivise encore en tarifs avec prix de gare à gare, et en tarifs à prix kilométrique (en tant que l'unité de mesure des distances est le kilomètre) ; on pourrait aussi bien considérer des tarifs à prix par mille ou par verste, etc.

Dans les tarifs de gare à gare, les taxes sont calculées à l'avance, pour les relations de chaque gare portée au tarif avec toutes les autres gares indiquées dans le tarif ; dans les tarifs de voyageurs, le calcul est fait pour un voyageur ; dans les tarifs de marchandises, il est fait pour une unité déterminée, ordinairement pour 100 ou 1,000 kilogrammes. La taxe se trouve donc toute calculée dans le tarif de voyageurs, tandis que pour les marchandises il faut multiplier la quantité réellement transportée par la taxe indiquée au tarif et diviser le produit par l'unité de transport (100 ou 1,000 kilogrammes), pour avoir le prix du transport. Dans les tarifs à prix kilométrique, au contraire, il y a deux tableaux, l'un contenant les distances (kilométriques) de chaque gare portée au tarif, à toutes les autres gares ; l'autre donnant les taxes par voyageur ou par unité de transport pour toutes les distances possibles. Pour avoir le prix de transport d'un voyageur ou d'une quantité déterminée de marchandises entre deux gares, il faut commencer par

chercher dans le premier tableau la distance (kilométrique) entre les deux gares, et chercher ensuite dans le second tableau la taxe correspondant à cette distance. S'il s'agit de marchandises, il faut, en outre, comme dans les tarifs de gare à gare, multiplier la quantité transportée par la taxe, et diviser le produit par l'unité de transport correspondant à la taxe. Si la recherche du prix de transport demande un peu plus de peine avec les tarifs à prix kilométriques, ces tarifs ont par contre le grand avantage de demander un travail beaucoup moins considérable pour leur établissement et d'être beaucoup moins volumineux que les tarifs de gare à gare. Il en résulte que l'on peut insérer dans un tarif à prix kilométrique un bien plus grand nombre de gares que dans un tarif de gare à gare de même volume, et que ces premiers tarifs sont à recommander dans tous les cas où il y a lieu de comprendre un grand nombre de gares dans un même tarif. Mais une condition nécessaire de leur établissement est d'être calculés avec une base uniforme, c'est-à-dire que sur toutes les lignes comprises dans le tarif, il faut que les mêmes bases soient admises pour les mêmes classes de marchandises ¹.

Lorsque les bases admises par les lignes de chemin de fer participantes ne sont pas les mêmes pour chacune d'elles, l'établissement d'un tarif à prix kilométrique n'est plus possible, parce que les taxes varient pour une même distance, suivant la longueur des parcours partiels sur chacune des lignes. Lorsque pour un motif quelconque, la concurrence par exemple, on ne peut appliquer la formule régulière, on introduit dans le tarif kilométrique des distances moindres que la distance réelle (celle du chemin concurrent par exemple), ou bien l'on établit pour ces relations des tarifs à prix ferme.

Les frais accessoires sont des taxes perçues pour certaines opérations spéciales effectuées par le chemin de fer, ne se présentant que pour certains transports et non d'une façon générale ².

Les frais accessoires comprennent notamment les droits de pesage des chargements par wagons complets sur les bascules, de comptage des colis formant un chargement par wagon complet, de location des bâches, la provision prélevée sur les remboursements, les primes d'assurance de la valeur ou du délai de livraison, en outre, les pénalités de toutes sortes pour fausse déclaration de la nature ou du poids de la marchandise, pour excès de chargement des wagons, etc..., les frais de magasinage et de stationnement pour

¹ Les parts des diverses lignes dans la répartition du prix de transport peuvent néanmoins être différentes. On peut former par exemple des bases moyennes communes et attribuer des parts de la répartition un prorata plus grand à une ligne qu'à l'autre.

² Voir Sax, *Verkehrsmittel*, vol. II, p. 464. L'opinion de Sax, que ces frais n'ont besoin que de couvrir le prix de revient moyen des opérations, ne me paraît pas fondée et ne répond pas, en tout cas, à la réalité.

les marchandises laissées sur les quais ou pour les wagons complets restés sur les voies de déchargement au delà des délais réglementaires, les frais de désinfection des wagons à bestiaux, enfin les divers frais de douane pour l'accomplissement des diverses opérations de douane pour les marchandises qui y sont assujetties. On peut également compter parmi les frais accessoires les frais d'embranchements particuliers ou de gare perçus pour conduire ou chercher les wagons complets sur les embranchements particuliers ou dans les entrepôts, etc...

Souvent, on considère également les frais de manutention comme frais accessoires, ce qui est en contradiction avec cette circonstance que fréquemment, en Allemagne, par exemple, ils ne sont pas perçus à part, mais, compris dans les taxes. Ils font alors partie intégrante de la taxe et leur spécialisation n'a en définitive d'autre but que de déterminer une fraction de la taxe correspondant au surcroît de travail de la ligne expéditrice et de la ligne destinataire. Cependant, dans certains pays, en France, par exemple, les frais de manutention sont perçus séparément et figurent expressément dans les tarifs, parmi les frais accessoires.

Les frais de manutention, qui ne se présentent généralement que dans le trafic des marchandises, s'appellent en Allemagne, expéditions gebühr en Autriche-Hongrie, manipulations gebühr ou feste gebühr et en Angleterre, terminal. Ils sont perçus pour la manutention des marchandises et pour couvrir ce que l'on appelle les frais de gare, c'est-à-dire la réception, le pesage, le chargement et le déchargement des marchandises, en tant que ces opérations sont faites par l'administration du chemin de fer, la confection des feuilles de route, la mise en place et la manutention des wagons et toutes les autres opérations résultant pour la gare de départ de la préparation au transport proprement dit, et à la gare d'arrivée de la livraison, et pour couvrir enfin les dépenses d'établissement des installations telles que : halles à marchandises, voies de chargement et de déchargement, etc...¹.

Quelquefois on comprend également dans les frais de manutention, le camionnage à l'arrivée et au départ : cela se fait en Angleterre pour certaines marchandises, tandis que dans d'autres pays on perçoit une taxe spéciale pour ces opérations.

Les frais de manutention varient généralement suivant les différentes classes des tarifs. Lorsqu'ils sont comptés dans les taxes, la taxe de transport des marchandises se compose par suite, régulièrement, d'un droit fixe de manutention ajouté au droit de transport qui croît avec la distance. Pour les voya-

¹ Voir Scholz : *Die Preussischen Eisenbahnen in Rücksicht auf das Tarifwesen*, p. 30 à 33.

geurs, au contraire, on ne perçoit en règle générale, qu'une taxe de transport obtenue en multipliant la base de la classe de voitures correspondante par la distance du point de destination¹.

8. Lettres de voiture directes, expédition et décompte directs, tarifs intérieurs et tarifs directs. — A l'origine des chemins de fer, les diverses Compagnies qui s'établissaient, se bornèrent naturellement à créer des tarifs pour leurs propres lignes, et lorsque des transports devaient aller au delà, c'était aux expéditeurs ou à l'agence d'expéditions qu'elles laissaient le soin d'assurer la continuation du transport. Les wagons des diverses administrations n'allaient que jusqu'aux limites de leur propre réseau, où les marchandises étaient déchargées pour être remises au chemin correspondant avec de nouvelles lettres de voiture ; les voyageurs étaient obligés de prendre de nouveaux billets et de faire enregistrer à nouveau leurs bagages².

Il en résultait naturellement des frais, des pertes de temps, et souvent des détériorations et une dépréciation des marchandises. Aussi, dès que le réseau des chemins de fer devint plus dense et que le trafic entre les diverses lignes s'accrut, on se concerta pour prendre des mesures destinées à éviter ces inconvénients. Ces mesures consistaient dans l'introduction de lettres de voitures directes, du passage direct des véhicules en transit, des tarifs directs ou communs, de l'expédition directe, de l'établissement de feuilles directes, et du décompte direct.

En premier lieu, on créa les lettres de voiture directes, c'est-à-dire que les marchandises purent effectuer le trajet total accompagnées d'une seule lettre de voiture, sans qu'il fût nécessaire d'avoir recours à une adresse intermédiaire, ou à la remise des marchandises avec de nouvelles feuilles de route aux gares de transmission des diverses lignes.

De même le transbordement des marchandises, tout au moins de celles en wagons complets, fut bientôt supprimé par des conventions pour le passage du matériel sur les lignes étrangères. Mais il subsistait encore un inconvénient résultant de l'obligation de faire la réexpédition à chaque gare d'échange, c'est-à-dire de faire une nouvelle expédition des marchandises d'après les

¹ Même dans le trafic des marchandises, on ne perçoit pas partout des frais de manutention, et leur application ne s'est développée que peu à peu dans beaucoup de pays. L'Allemagne entre autres, et tout récemment encore la Suisse, (*Conf. Archiv für Eisenbahnwesen*), année 1885, p. 282 et à la II^e partie de cet ouvrage, sous le titre « Suisse ». Aux Etats-Unis on s'est abstenu jusqu'à présent de compter des frais de manutention, mais on propose maintenant leur établissement comme rationnel et pratique, *conf. Railway, Review Chicago*, année 1887, p. 357.

² Les Compagnies ont procédé de cette façon, au début des chemins de fer, non seulement en Allemagne et en Autriche-Hongrie, mais aussi dans d'autres pays. Pour l'Angleterre, voir Cohn, *Englische Eisenbahnpolitik*, vol. I, p. 261.

tarifs et règlements de la ligne correspondante. Lors de la remise de la marchandise au chemin voisin, la Compagnie cédante faisait le décompte des frais et des autres droits dont l'envoi était grevé et les percevait directement du destinataire ou par voie de remboursement : l'opération de transport était terminée en ce qui la concernait. Cette réexpédition, et le décompte et l'encaissement des taxes opéré individuellement par chaque ligne, occasionnaient naturellement des frais et faisaient obstacle à la rapidité des transports. Pour supprimer ces inconvénients, les Compagnies s'entendirent pour l'établissement de tarifs directs ou tarifs communs, c'est-à-dire de tarifs dans lesquels étaient contenues les taxes totales de transport entre les gares de deux ou plusieurs réseaux. La réexpédition aux gares d'échange cesse dès lors, et la gare expéditrice peut, en vertu de la taxe directe jusqu'à la destination définitive, expédier en service direct.

Par opposition avec les tarifs communs et le trafic direct s'effectuant en vertu de ces tarifs, on désigne les tarifs qui ne comprennent que les relations entre les stations d'un même réseau, sous le nom de tarifs intérieurs, et le trafic effectué sous le régime de ces tarifs est le trafic intérieur.

Les feuilles directes, le transit des wagons, l'expédition directe et les tarifs communs dans lesquels l'expéditeur peut trouver le montant du prix de transport pour le parcours total, réalisaient les améliorations désirables pour le public. Pour faciliter leurs relations de service, les Compagnies de chemins de fer instituèrent, en outre, les écritures en service direct et le décompte direct. Les écritures en service direct consistent en ce que les frais et les droits afférents aux diverses lignes participant au transport ne sont pas décomptés aux gares de passage d'un réseau sur l'autre, mais établis par la gare expéditrice pour le parcours total sur une lettre de voiture qui accompagne la marchandise, et perçus soit par la gare destinataire lors de la livraison, soit par la gare expéditrice lorsque l'envoi a lieu en port payé. Ceci suppose naturellement que les taxes des divers réseaux sont connues de la gare expéditrice : s'il en est autrement, la gare expéditrice n'établit les feuilles que jusqu'à la gare pour laquelle elle peut établir les taxes, et à laquelle il devra par suite y avoir réenregistrement. Le décompte commun des taxes perçues, entre les divers réseaux s'établit sur les données des lettres de voitures, soit d'après les parts des lignes intéressées, qui ont servi à l'établissement du tarif direct, et qui sont calculées pour toutes les relations se présentant dans le tarif commun, et indiquées dans des tableaux de répartition, soit par une répartition d'après les quantités transportées et les distances parcourues (au prorata du tonnage kilométrique) — après déduction, s'il s'agit de marchandises, des frais de manutention pour le réseau expéditeur et le réseau destinataire.

Les tarifs communs sont, en règle générale, établis avec une certaine unité d'après un système de tarification commun, comme les tarifs établis par une même administration. Le plus souvent, chaque administration fixe elle-même le montant des taxes ou des parts qui la concernent; quelquefois, cependant, les administrations intéressées s'entendent pour avoir un barème commun unique pour toutes les lignes participant au transport. En outre, les tarifs communs présentent très fréquemment une réduction sur les tarifs intérieurs des réseaux intéressés, soit que les bases ou les parts soient moins élevées, soit que les frais de manutention ne soient comptés dans les tarifs de marchandises que pour le réseau expéditeur et le réseau destinataire, et qu'il n'en soit pas alloué aux réseaux intermédiaires ¹.

Les tarifs communs présentent donc aussi, en règle générale, une réduction sur les frais de réexpédition des tarifs intérieurs.

Pour le trafic des voyageurs et des bagages, ces tarifs communs entraînent pour le voyageur la facilité de n'avoir à prendre qu'un billet direct depuis la station de départ jusqu'au point extrême du voyage et de pouvoir également enregistrer son bagage pour le trajet tout entier.

Une catégorie plus imparfaite des tarifs directs est formée par les tarifs de réexpédition qui résultent de la soudure des prix des tarifs intérieurs des diverses gares jusqu'aux gares de transit communes aux lignes intéressées dans le tarif, de telle sorte que l'on obtient la taxe totale, par l'addition des taxes des points extrêmes jusqu'à la gare de transit ². Cette catégorie de tarifs est souvent employée lorsque deux réseaux ont des systèmes de tarification différents et qu'ils n'ont pu ou n'ont voulu s'entendre sur un système commun pour leur tarif direct.

Pour le même motif, et parfois aussi pour ne pas rendre les livrets de tarifs trop volumineux lorsque le nombre de relations est très élevé, les tarifs communs sont souvent établis sous forme de tarifs à coupures, c'est-à-dire qu'une ou plusieurs stations ayant une situation géographique convenable sont prises pour points de soudure (points de transit), et les tarifs contiennent alors les taxes calculées pour les relations entre ces points de soudure et les gares

¹ La suppression des droits de manutention pour les Compagnies intermédiaires est particulièrement de règle en Allemagne, tandis qu'en Autriche, par exemple, on compte des frais de manutention non seulement pour les réseaux intermédiaires, mais parfois même pour chaque ligne isolée d'un même réseau. Voir : *Enquête sur les tarifs autrichiens*, 1882-83, I^{re} partie, p. 104, 147 et 188.

² On désigne parfois sous le nom de tarif de réexpédition, un tarif direct dans lequel il est permis d'interrompre l'expédition directe pour déposer la marchandise dans un entrepôt en un point déterminé, etc., et de la réexpédier ensuite à destination aux prix du tarif direct de la station d'origine. Cette désignation n'est pas recommandable, parce qu'il ne s'agit pas, dans ce cas, d'une catégorie spéciale de tarifs, mais seulement d'un mode d'application plus étendu d'un tarif direct.

situées de part et d'autre. On obtient alors la taxe totale entre deux stations séparées par un point de soudure par l'addition des deux taxes partielles jusqu'à ce point de soudure.

On distingue encore dans les tarifs directs, les tarifs d'échange, lorsque les tarifs sont établis pour les relations entre deux réseaux voisins, les tarifs d'unions (*Verbands tarife*), lorsque les tarifs communs sont établis par une Union de trafic, les tarifs internationaux lorsque des administrations étrangères participent au tarif.

Les tarifs directs sont enfin des tarifs de transit pour un réseau, lorsqu'ils régissent le passage des marchandises sur ce réseau, sans comprendre les stations du réseau lui-même. Il y a lieu de distinguer la taxe de transit, c'est-à-dire une taxe qui n'est pas applicable à la gare même pour laquelle elle est établie, mais seulement aux transports qui vont au delà de cette gare et y sont uniquement réexpédiées ou transbordées. Ces taxes de transit sont souvent établies pour les gares de transmission, en retranchant de la taxe régulière concernant ces gares, la moitié des frais de manutention ou une somme quelconque; on cherche de cette manière à obtenir l'équivalent des réductions que présentent les tarifs communs lorsque ces tarifs eux-mêmes ne peuvent ou ne doivent pas être introduits pour une raison ou pour une autre. Les tarifs des ports de mer constituent une application particulière de ces tarifs de transit : ils sont établis en faveur des marchandises qui arrivent dans les ports ou en partent par mer. Ce sont donc des tarifs pour l'importation et l'exportation d'outre-mer.

9. Unions de trafic, partage du trafic et direction des transports.

— Les besoins du transport qui avaient imposé la nécessité de l'expédition directe des voyageurs et des marchandises sur les réseaux d'un certain nombre d'administrations de chemins de fer, conduisirent en beaucoup de cas, lorsque le réseau des chemins devint plus dense, à la formation d'Unions de trafic, et en particulier dans les régions où il existait un grand nombre de petites administrations dont les lignes ne constituaient pas de réseau fermé. C'était surtout le cas en Allemagne, et aussi en Autriche, en Angleterre, en Belgique, dans les Pays-Bas, en Suisse, en Russie : il se présenta le moins en France, parce que de grands réseaux homogènes s'y constituèrent de très bonne heure.

On rencontre aussi de ces unions de trafic aux Etats-Unis, mais sous une forme et dans un but quelque peu différents de celles établies en Europe¹.

Malgré la défense d'établir des conventions de trafic (*pools*) formulée par l'« inters-

¹ Voir : Vonder Leyen, *Die Nordamerikanischen Eisenbahnen*, p. 273-316.

tate commerce law », interdiction qui réduit l'utilité des unions de trafic, leur nombre n'a aucunement diminué¹. D'après les données de la *Railroad Gazette* il existe actuellement aux Etats-Unis et au Canada 30 unions régulièrement organisées (associations, conventions and committees of railroad officers), dont le but est des plus variés, depuis le maintien des taxes existantes jusqu'à la rapidité de transmission des correspondances de service. Lors de la mise en vigueur de la loi ci-dessus mentionnée, le nombre en était à peu près identique.

Ces unions peuvent être subdivisées comme suit :

1° Celles qui ont pour but de régler le trafic ; telles que la « Trunk Line Commission », la « Central Traffic Association », etc... en tout 29.

2° Les unions générales ayant pour objet l'échange d'idées, l'établissement de services directs, la réglementation des transmissions, les classifications et autres affaires de nature déterminée. A cette catégorie appartiennent notamment la « National Association of General freight Agents of Canada », la « General Time Convention » et d'autres, au total de 11.

3° Les comités locaux ou les associations locales pour la réglementation du trafic de concurrence aux points où plusieurs lignes sont intéressées, par exemple le « Boston Passenger-Committee », la « New-Orleans Traffic-Association », etc., au total de 10.

4° Les associations locales pour la collection et la distribution rapide et économique de la correspondance de service (Railway-Mail-Exchange). Il n'en existe jusqu'à présent que 3, à savoir à Chicago, à Cincinnati et à Saint-Louis (*Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnen*, 1889, p. 332.)

Les unions de trafic sont constituées par l'association d'un plus ou moins grand nombre d'administrations de chemins de fer dans le but de développer et d'accroître le trafic commun par des facilités de toute nature. Ce résultat est, en première ligne, obtenu par les mesures déjà indiquées dans le paragraphe précédent : Expédition directe avec transit des wagons chargés, établissement de feuilles directes et tarifs directs. De pair avec ces facilités marchent les conventions pour l'organisation de trains en correspondance, pour l'unification des délais de livraison, pour les indemnités pour avaries, pertes ou retards dans la livraison des marchandises, enfin pour le décompte et la répartition des recettes et des dépenses communes par des bureaux répartiteurs spéciaux.

Les unions de trafic s'occupent en outre de la fixation des itinéraires à faire suivre, c'est-à-dire de la répartition des transports sur les diverses lignes. La nécessité de cette répartition se fit seulement sentir lorsque, par suite de l'augmentation de densité des réseaux et de la construction de lignes parallèles entre les centres de trafic les plus importants, plusieurs lignes de chemins de fer s'offraient pour effectuer les transports. C'est ainsi que prirent naissance d'abord les concurrences aux points de jonction expliquées ci-dessus, chacun des chemins concurrents cherchant à accaparer en entier ou en grande

¹ Voir l'*Année économique*, 1888-89, par A. Raffalovich, p. 150-171.

partie le trafic des points concurrencés ou des points de contact. Les unions de trafic prirent également part dans une large mesure à ces luttes de concurrence. Mais quand il fut reconnu que les luttes de concurrence ne conduisaient comme résultat final qu'à un dommage des intérêts du chemin de fer, ce fut surtout dans les unions de trafic que fut trouvé le moyen, par la fusion des unions concurrentes, par des conventions et par des partages de trafic, de mettre un terme à la concurrence infructueuse. C'est sur la base de ces conventions pour le partage du trafic que fut réglementée la direction à donner aux transports entre les stations concurrencées, dans ce que l'on appelle des tableaux d'itinéraires à faire suivre aux transports, qui furent établis spécialement pour les tarifs directs et les tarifs des unions et communiqués aux bureaux intéressés dans le tarif lui-même ou dans des livrets spéciaux. Avec l'accroissement constant de la densité des réseaux ces réglementations devinrent de plus en plus difficiles et de plus en plus compliquées : il fallut en créer non seulement pour les relations en trafic direct et pour les stations concurrencées, mais même pour le trafic intérieur des grands réseaux, afin de diriger les transports par celle des diverses voies dont on disposait, présentant la plus grande capacité de transport et la plus économique au point de vue de l'exploitation.

Les conventions pour le partage du trafic sont de nature très diverse et la fixation de la part de trafic afférente à chacune des lignes concurrentes dépend d'un grand nombre de circonstances diverses. La part la plus importante du trafic ne revient pas toujours à la voie la plus courte; la répartition du trafic est plutôt en fait une question de puissance. C'est pourquoi ce qui est d'une influence prépondérante, c'est dans quelles mains se trouvent les gares d'où proviennent les quantités de transports les plus considérables, en outre le nombre d'administrations participant à chaque ligne concurrente, et si une même administration est intéressée dans deux ou plusieurs lignes concurrentes. Dans ce dernier cas l'administration en question a en règle générale une position prédominante, et elle *est mise en neutralité* pour la longueur de transport pour laquelle elle participe à plusieurs lignes concurrentes, c'est-à-dire qu'elle n'a pas besoin de participer aux réductions exigées par la concurrence : elle reçoit bien plutôt, pour rester à l'écart et neutre, ses parts normales, c'est-à-dire celles portées dans le tarif. En général, les voies concurrentes qui se trouvent dans une seule main ou dans un petit nombre de mains sont beaucoup plus aptes à maintenir leurs exigences que celles auxquelles participent un grand nombre d'administrations avec des intérêts souvent différents. Le partage du trafic s'effectue soit par la remise des transports eux-mêmes en alternant de temps en temps leur itinéraire ou en délimitant géographiquement des zones dont le trafic est réservé aux diverses lignes, soit par l'in-

demnisation en argent des chemins de fer qui n'effectuent pas le transport.

La direction temporaire et alternative des transports par les diverses voies qui y ont droit a beaucoup d'inconvénients, au point de vue de l'économie de l'exploitation notamment. Il en résulte des transports détournés contraires à l'économie, en outre des difficultés d'exploitation et la nécessité d'entretenir un effectif de matériel et de personnel supérieurs aux besoins ordinaires, parce que les lignes participantes sont forcées de faire face, à des époques déterminées, à un surcroît de trafic considérable. Une partie importante des inconvénients de la concurrence signalée au § 3 subsiste donc. La répartition du trafic par zones géographiques a donné de meilleurs résultats dans ce sens, malheureusement elle ne se laisse que difficilement réaliser. Le partage du trafic à l'aide d'indemnités est plus avantageux pour l'exploitation, parce qu'on évite un morcellement de l'exploitation et de grands transports détournés, mais difficile en ce sens qu'il faut dans ce cas rechercher ou tout au moins fixer par estimation le prix de revient pour les chemins transporteurs. Cette dépense doit tout d'abord être attribuée aux chemins transporteurs, et le bénéfice net est ensuite réparti entre tous les chemins intéressés ¹.

Une difficulté dans le partage du trafic d'après les quantités de transport, qu'on évite par les indemnités pécuniaires, est constituée par les revendications d'itinéraires, c'est-à-dire par les prescriptions consignées par les expéditeurs sur les lettres de voitures, d'avoir à faire suivre une voie déterminée à la marchandise. Si la voie prescrite ne coïncide pas avec celle qui a droit au transport d'après les conventions, cette dernière perd la recette qui lui revient, et comme ces prescriptions sont souvent faites à l'incitation des administrations comprises dans le partage du trafic, mais plus intéressées à ce que les marchandises suivent une voie différente de celle prévue par les conventions, la répartition des transports convenus peut de ce fait être considérablement altérée. C'est pourquoi ces prescriptions sont fréquemment interdites dans les tarifs, et il est par exemple arrêté que dans le cas où l'expéditeur prescrit une voie différente de celle prévue par les conventions, il perd le bénéfice du tarif direct, et doit payer les prix plus élevés des tarifs intérieurs avec leurs réenregistrements successifs ².

¹ Voir Reitzenstein. *Über einige Verwaltungseinrichtungen und das Tarifwesen auf den Eisenbahnen Englands*, p. 162 et suiv. — Rank. *Die Tarifkartelle der österreichisch-ungarischen Eisenbahnen*. — Seligman, dans le *Political science quarterly*, 1887, pages 378 et suivantes.

² En Allemagne, on a récemment limité le droit des expéditeurs, en ce qui concerne l'indication de la voie à suivre aux envois qui ont à subir des opérations de douane, parce qu'il

Dans le trafic des voyageurs, la fixation de l'itinéraire à faire suivre et le partage du trafic joue naturellement un rôle moindre, parce que le voyageur est libre de choisir lui-même sa route. Il est cependant influencé en fait dans son choix, par des tarifs directs, des billets directs, ou enregistrement direct des bagages et l'existence de voitures directes, en sorte qu'un chemin qui jouit de ces facilités a, même à prix égal, une supériorité très grande sur celui auquel ces avantages font défaut.

peut dans ce cas y avoir un intérêt à voir effectuer les opérations de douane par un bureau déterminé. Voir § 50 du règlement d'exploitation allemand.

CHAPITRE II

LA TARIFICATION BASÉE SUR LES RAISONS ÉCONOMIQUES D'INTÉRÊT PRIVÉ

10. **Les bases de la tarification d'après l'économie privée.** — La tarification des chemins de fer qui sont entre les mains des sociétés privées ne peut se faire, ainsi que cela a déjà été indiqué au § 5, que sur la base du principe de l'économie privée, ou principe commercial¹.

Elle cherche donc dans la fixation du prix de ses opérations non seulement à couvrir ses frais, mais encore à obtenir un bénéfice aussi élevé que possible et elle fixe par suite ses tarifs d'après la valeur économique de chaque opération isolée pour l'acheteur.

Le prix de revient du transport n'est pas en première ligne déterminant pour la fixation du tarif, mais il ne forme une base de la tarification privée que dans ce sens, à savoir que l'on cherche tout d'abord à couvrir ce prix de revient, et que dans la fixation de tarif on descend aussi peu au-dessous de lui d'une façon générale et pour un certain temps, qu'on ne vend dans l'industrie privée un produit au-dessous du prix de revient d'une façon durable.

En vérité, on transporte souvent effectivement au-dessous du prix de revient pendant un temps assez long, en tant qu'il y a manque ou insuffisance de paiement d'intérêts, du capital d'établissement. Mais ce fait ne dépend alors ni de la volonté de la Compagnie privée, ni du mode de fixation des tarifs, mais il est le résultat de l'établissement prématuré ou manqué du chemin de fer : l'entreprise a été une mauvaise spéculation, pour employer l'expression courante. Jamais une administration de chemins de fer privée n'établira ses tarifs de telle sorte que ses frais ne soient pas couverts, bien plus, elle cherche en

¹ Pour le fait que ce principe est effectivement le seul déterminant, à côté duquel les autres motifs, tels que l'amour-propre des directeurs du chemin de fer, entrent à peine en ligne de compte, voir en particulier : Cohn, *Untersuchungen über die Englische Eisenbahnpolitik*, vol. II, p. 387 à 400.

outré à obtenir un bénéfice supérieur au taux de l'intérêt normal. Donc, en tant qu'il peut dépendre de la formation des tarifs qu'une ligne de chemin de fer donne des bénéfices, la Compagnie privée ne regardera une taxe qui couvre les frais, que comme le minimum à fixer pour le prix du transport, tandis que le maximum est déterminé par la valeur économique de l'opération ou du service au point de vue de l'acheteur, étant donné qu'au delà de ce maximum le service demeurerait invendable¹.

C'est là un point très important. Beaucoup de jugements faux sur les tarifs proviennent uniquement de ce qu'on a considéré le prix de revient comme le facteur unique ou déterminant de la tarification, alors que dans la tarification d'intérêt privé il n'agit pas du tout ou seulement d'une façon secondaire. Il n'est, de plus, pas possible d'admettre le prix de revient comme base des tarifs, parce que (nous le verrons plus loin) sa valeur dépend en partie de l'intensité du trafic, laquelle à son tour dépend de la tarification : le prix de revient n'est donc pas une grandeur invariable, il ne forme qu'une base oscillante et incertaine. Il nous paraît néanmoins indispensable d'approfondir davantage la question du prix de revient des transports, car s'il n'est pas déterminant pour fixer le montant des tarifs, il a une grande influence sur la composition et la forme du tarif, sur le système de la tarification.

11. Le prix de revient des transports par chemins de fer, et la loi des prix du trafic. — Le prix de revient du transport par chemin de fer se compose de deux parties distinctes :

1° *Des dépenses d'intérêt et d'amortissement du capital d'établissement.* Fréquemment ces dépenses ne sont pas comprises dans le prix de revient du transport, parce qu'elles ne sont pas en connexion directe avec le transport, et qu'elles s'accumulent même lorsqu'on n'effectue aucun transport. Il paraît toutefois nécessaire pour la tarification en général, d'admettre leur participation dans le prix de revient, alors même que dans certaines circonstances on n'en tient pas compte dans la formation de quelques tarifs².

2° *Des dépenses d'exploitation,* c'est-à-dire de la somme de travail et de capital employée par l'exploitation du chemin de fer. Les dépenses d'exploitation sont composées elles-mêmes des :

a). *Dépenses d'usure,* c'est-à-dire dépenses résultant de l'usure de l'installation et de ses parties constitutives ;

b). *Dépenses d'approvisionnements,* c'est-à-dire dépenses pour les approvisionnements nécessaires à l'exploitation ;

¹ Voir Reitzenstein, *Die Gütertarife der Eisenbahnen*, p. 6 à 8.

² Voir Nordling, *Le prix de revient des transports par chemin de fer et la question des voies navigables*.

c). *Dépenses de personnel*, c'est-à-dire dépenses pour le travail humain employé à l'exploitation.

Le prix de revient se décompose en outre par sa nature même en une partie variable et en une partie fixe suivant qu'elle est affectée ou non par les variations du trafic.

A la partie fixe, qui reste la même en toutes circonstances, indépendamment de l'importance du trafic, appartiennent les dépenses d'intérêt et d'amortissement du capital d'établissement tout entières, et environ la moitié des dépenses d'exploitation, d'après ce qui est admis à la suite de calculs¹.

Ceci est basé sur ce que l'usure des installations du chemin de fer est bien influencée par l'importance du trafic, mais qu'elle en est cependant en partie indépendante. La superstructure, les bâtiments, les véhicules, etc., s'usent en effet dans une certaine mesure, même lorsqu'ils ne sont pas utilisés, par l'action des forces naturelles, par le vent et les intempéries, le froid et la chaleur. De plus l'influence du trafic sur l'usure des diverses parties du chemin de fer est très variable: tandis que pour le matériel roulant et la superstructure l'usure dépend principalement de l'intensité du trafic, cette dernière a une influence beaucoup moindre sur les bâtiments et sur l'infrastructure.

De même les dépenses de matériel et de travail sont bien influencées principalement par l'intensité du trafic, mais elles ne croissent pas toutes proportionnellement au trafic. Une certaine somme de dépenses de matériel et de travail est nécessaire comme minimum, pour pouvoir exploiter une ligne, et elle n'augmente pas dans toutes ses parties, ni toujours, à chaque accroissement du trafic. Ainsi pour rendre possible l'exploitation d'une ligne, elle doit être pourvue du personnel nécessaire à la surveillance de la voie et au service des gares. Qu'il passe deux ou vingt trains par jour sur cette ligne, il n'est pas nécessaire d'avoir plus de personnel. Et si par un accroissement notable du trafic, il se présente une certaine augmentation de dépenses pour le service des gares, cette augmentation n'est nullement en rapport avec l'accroissement du trafic. Ces dépenses, de même que celles de la surveillance de la voie, ne subiront une plus-value considérable que lorsque le trafic augmentera à tel point qu'on ne pourra le surmonter dans le jour et que le service de nuit deviendra nécessaire; les dépenses de la direction de l'exploitation et les dépenses d'administration générale de leur côté, n'en seront pas nécessairement augmentées.

¹ Pour plus de détails, voir: Sax, *Verkehrsmittel*, vol. II, p. 369 et suivantes. Nording, dans son ouvrage sur le prix de revient des transports par chemin de fer, page 19, compte pour la partie fixe des dépenses d'exploitation sur les chemins de fer autrichiens 47,8 p. 100.

Il en est de même pour un train de chemin de fer. Lorsqu'il est mis en marche, les dépenses de personnel, de graissage et de combustible sont sensiblement les mêmes, que le train soit chargé à moitié ou complètement¹.

Il résulte de là, que dans certaines valeurs limites du trafic, au-dessous d'un certain maximum d'intensité, une partie importante des dépenses d'exploitation reste constante ou tout au moins ne croît pas proportionnellement à l'augmentation du trafic, et que le reste ne croît lui-même que lorsque l'augmentation est assez importante pour nécessiter la création d'un train en plus au moins. A chaque nouveau train certaines dépenses, les dépenses des trains, augmentent en conséquence; ce sont surtout des dépenses d'approvisionnements (combustible, graissage et éclairage), et des dépenses de personnel. Ces dépenses sont encore en relation variable avec la longueur du transport, c'est-à-dire avec le parcours du train, car elles s'élèvent bien avec la distance, mais non pas proportionnellement. Car lorsqu'une machine est en feu, lorsqu'une voiture est graissée, les dépenses de combustible et de graissage ne sont pas augmentées proportionnellement pour quelques kilomètres de parcours supplémentaire, et il en est de même pour les dépenses de personnel.

Là encore, il y a certains maxima d'intensité, au-dessous desquels les dépenses n'augmentent pas sensiblement pour une plus-value du rendement, par exemple tant que le train peut effectuer son parcours total avec la même machine et le même personnel, alors que les dépenses s'accroissent considérablement sitôt que la durée du service est trop longue pour une seule machine et un même personnel, et qu'il est nécessaire de les relever par une autre machine et un autre personnel.

En général le prix de revient est donc relativement plus faible pour des transports plus longs, étant donné que pour des parcours plus longs on peut obtenir une meilleure utilisation des machines, des véhicules et du personnel.

Toutefois on admet, comme nous l'avons déjà indiqué, qu'en moyenne la moitié des dépenses d'exploitation reste invariable dans les limites d'un maximum d'intensité donné, et que l'autre moitié croît proportionnellement au trafic. Comme d'autre part les dépenses d'intérêt et d'amortissement

¹ Voir également Reitzenstein, *Über einige Verwaltungseinrichtungen und das Tarifwesen auf den Eisenbahnen Englands*, p. 120 et 121.

En Amérique les dépenses d'intérêt et d'amortissement du capital ne sont comptées que pour 32,42 p. 100, les dépenses d'exploitation 67,58 p. 100, les dépenses d'établissement étant beaucoup moindres qu'en Europe.

du capital d'établissement représentent actuellement en moyenne environ 50 p. 100 des frais, il en résulte que 75 p. 100 des frais sont fixes, non influencés par l'importance du trafic, et 25 p. 100 sont variables et augmentent en rapport avec le trafic ¹.

Par conséquent, si l'on veut déterminer le prix de revient d'un transport déterminé, il faut tenir compte de deux facteurs, d'abord la partie du prix de revient variable, c'est-à-dire croissant de la même quantité avec chaque transport, et ensuite la partie fixe. On obtient la part relative à un transport déterminé, par exemple à une tonne kilométrique, en divisant le montant des frais fixes par le total des tonnes kilométriques transportées. Conséquemment, la part résultant des frais fixes variera suivant l'importance du trafic; plus le trafic sera important, c'est-à-dire plus le diviseur est grand, plus le quotient, qui représente la part de chaque transport isolé aux frais fixes, sera petit.

Les frais fixes donnent donc lieu à une fraction de taxe variable, c'est-à-dire à un taux plus ou moins élevé pour chaque opération suivant l'intensité du trafic, et inversement les frais variables croissant avec chaque unité de trafic, donnent lieu à une fraction de taxe fixe, représentant une dépense toujours la même pour chaque opération. Mais comme, ainsi que nous l'avons dit, la fraction variable de la taxe ou autrement dit les frais fixes représentent environ 75 p. 100 du prix de revient, et que la fraction fixe de la taxe ou les frais variables ne représentent que 25 p. 100 environ, c'est la première qui l'emporte, et il en résulte que le prix de revient de l'opération de transport prise isolément diminue avec l'accroissement du nombre des opérations de transport ou que, suivant une autre expression employée, les frais du trafic sont en raison inverse de l'intensité du trafic.

C'est ce phénomène que l'on désigne sous le nom de loi du prix de trafic ou loi de l'utilisation des masses ².

Ceci explique pourquoi le prix de revient d'une unité de transport, d'un

¹ Voir Sax, *Verkehrsmittel*, vol. II, p. 368; et le tableau dans Engel, *Zeitalter des Dampfes*, p. 191 et 192, colonnes 10 et 12.

M. de Nördling voudrait voir considérer exclusivement ces derniers frais, les frais variables comme prix de revient proprement dit; en le divisant par le nombre de tonnes kilométriques réellement transportées, on obtiendrait, au moins approximativement, le coût de la tonne kilométrique, c'est-à-dire la somme que l'administration du chemin de fer aurait dépensée en plus ou en moins, si elle avait transporté une tonne kilométrique de plus ou de moins. Mais ceci n'est vrai qu'en deçà d'un certain maximum d'intensité; dès que ce maximum est dépassé, lorsque par exemple l'établissement du service de nuit est rendu nécessaire par l'accroissement du trafic, il en est autrement. En outre cette hypothèse n'est exacte pour le trafic supplémentaire que si l'on admet que les frais fixes sont déjà couverts par le trafic existant.

² Voir Sax, *Verkehrsmittel*, vol. I, p. 57 à 61.

voyageur kilométrique ou d'une tonne kilométrique, varie beaucoup avec les divers chemins de fer, et pourquoi en règle générale les chemins de fer à fort trafic présentent des prix de revient beaucoup moins élevés pour l'unité de trafic, que les chemins de fer à faible trafic. L'accroissement des opérations de transport, le développement du trafic dépend de son côté du taux le plus bas possible des prix de transport, en sorte qu'il se produit là un effet en retour ; tandis que, d'une part, l'augmentation du trafic dépend de la fixation des prix de transport à un taux peu élevé, cette augmentation du trafic rend possible, d'autre part, l'établissement d'un tarif bas, et le rend même avantageux dans certains cas, parce que souvent il en résulte un tel accroissement de trafic, que le bénéfice net est plus élevé qu'avec des taxes plus fortes. Telle est la raison pour laquelle on a probablement établi cette loi que sur les chemins de fer ce n'est pas le prix de revient qui détermine le taux du prix de transport, mais au contraire le taux du prix de transport qui détermine le chiffre du prix de revient.

Cette loi n'est vraie qu'avec les restrictions suivantes :

1° L'accroissement du trafic dépend non seulement de tarifs bas, mais encore de diverses autres circonstances, sans lesquelles un abaissement des tarifs reste complètement ou en grande partie sans action. Avant tout il faut qu'un accroissement de trafic soit possible d'après les ressources naturelles de la région considérée ; ainsi dans une région faiblement peuplée, essentiellement agricole, sans mines et sans industrie, on ne pourra pas obtenir d'accroissement de trafic par des abaissements de tarifs. Ces derniers auront bien plutôt pour seul résultat d'abaisser les recettes nettes du chemin de fer.

2° Il faut en outre se demander si l'accroissement de trafic obtenu par un abaissement de tarifs restera en deçà du maximum d'intensité correspondant, ou s'il dépassera ce maximum. Dans ce dernier cas, si par exemple l'établissement du service de nuit, ou la pose de la seconde voie deviennent nécessaires, le surcroît de dépenses qui en résultera pourra facilement être assez élevé pour occasionner, malgré l'augmentation du trafic, une diminution de la recette nette, et il faudra un nouvel accroissement de trafic pour atteindre la recette nette précédente ou une recette plus forte.

3° Enfin les résultats d'un abaissement de tarifs seront d'autant moindres, que les prix de transport sont déjà plus bas, parce qu'alors l'abaissement de la taxe ne peut naturellement être que très faible. Si, par exemple, la taxe pour une tonne kilométrique est de 6 centimes, l'abaissement à 4 cent. peut amener un grand développement du trafic. Mais si la taxe est déjà tombée à 2 cent. par tonne kilométrique, on ne peut plus l'abaisser de 2 cent., mais seulement d'une fraction de cent., et il n'en résultera alors naturellement pas

d'accroissement notable de trafic. Mais comme le bénéfice net pour l'unité de transport s'abaisse à chaque réduction de tarif, non seulement pour les transports nouveaux, mais également pour les transports déjà existants, il faudrait pour que ce bénéfice ne s'abaisse pas, qu'il se produise, au lieu d'un accroissement moindre de trafic, un accroissement d'autant plus grand, que les tarifs sont plus bas et que les quantités transportées sont plus considérables. C'est pour quoi, dès que les tarifs sont déjà bas ou que la marchandise visée dans l'abaissement donne lieu à des transports importants, il sera le plus souvent plus avantageux au point de vue financier, de continuer à transporter le tonnage existant aux anciens prix, que de chercher à amener par un abaissement de tarifs, un accroissement de tonnage généralement faible en regard d'un abaissement certain du produit net du tonnage existant. C'est là une circonstance très importante, ainsi que nous le verrons plus loin. C'est pour cette raison que les chemins de fer administrés par des compagnies particulières, qui cherchent à atteindre un bénéfice aussi élevé que possible, ne sont pas en situation d'abaisser les tarifs au delà d'une certaine limite; c'est encore pour cette raison que, en règle générale, ils ne font pas de réductions de tarifs générales pour toutes les distances et pour toutes les relations, ni pour toutes les classes ou pour des classes entières du tarif, mais autant que possible toujours uniquement pour de grandes distances et pour certaines relations, pour certains articles et même pour certains expéditeurs. Mais pour pouvoir le faire, il faut que ces chemins exploités d'après l'économie privée, donnent à leurs tarifs une forme individuelle, c'est-à-dire non pas avec de grandes sections uniformes et avec un petit nombre de classes de tarifs, mais avec un nombre aussi grand que possible de classes, de tarifs spéciaux et de tarifs exceptionnels; et même dans certains cas, ils doivent en venir à fixer un prix spécial pour chaque relation et pour toute opération de transport un peu importante ¹.

C'est là un principe évidemment très juste au point de vue commercial, parce que l'on évite ainsi l'abaissement du produit net des transports pour lesquels la diminution de recette résultant de l'abaissement des tarifs n'est pas compensée par un accroissement correspondant du tonnage.

Les exceptions que nous avons énumérées sont aussi le mobile pour lequel les chemins de fer sont en général très prudents à l'égard des propositions de réduction de tarifs, malgré leur action stimulante bien connue sur le trafic, et pour lequel ils font échouer, par excès de prudence et par apathie, ou

¹ Voir Nördling, ouvrage déjà cité p. 22 à 24, où sont donnés des exemples numériques, et Reitzenstein, *die Gütertarife der Eisenbahnen*, p. 17 et 18.

ajournent à une époque éloignée, l'application d'abaissements avantageux dans l'intérêt général et pour le chemin de fer lui-même¹.

Influence des divers frais d'établissement et d'exploitation des chemins de fer sur la fixation des tarifs. — Les frais d'établissement et d'exploitation des chemins de fer sont très variables, et ils peuvent, on le sait, parfois varier du simple au double, et même davantage. Il entre en ligne de compte pour les frais d'établissement, si la ligne est située dans les montagnes ou en plaine, si elle traverse des régions faiblement peuplées, où les terrains sont bon marché, et où les salaires sont peu élevés, ou si elle traverse des régions peuplées, où les acquisitions de terrain sont coûteuses et où la main d'œuvre est chère. Pour l'exploitation, ce qui entre avant tout en ligne de compte, en plus des dépenses d'approvisionnements et de travail, c'est le profil de la ligne, parce que c'est du profil qu'il dépend si une seule machine peut traîner trente essieux ou le triple. Cette diversité dans les frais d'établissement et d'exploitation amène naturellement des différences correspondantes dans le chiffre du prix de revient, tant pour la partie fixe que pour la partie variable, et lors même que le prix de revient serait déterminant dans l'établissement des tarifs, l'établissement des tarifs devrait varier pour chaque ligne. Toutefois ce n'est pas le cas, et il ne peut en être ainsi pour les raisons suivantes :

Le prix de revient n'est pas seul déterminant dans la formation des tarifs, il ne forme plutôt qu'une limite inférieure, au-dessous de laquelle on ne peut descendre ; c'est pourquoi la diversité des frais d'établissement et d'exploitation des lignes a pour suite que cette limite inférieure est différente pour les différentes lignes. Mais dans l'établissement des tarifs, d'après les principes de l'économie privée, on recherche un bénéfice, et lorsque ce bénéfice sera compris dans les prix de tarifs, ces prix ne varieront pas nécessairement malgré la diversité des prix de revient : à tarif égal, le bénéfice sera différent pour les lignes où le prix de revient est différent. Si, d'après ce que nous venons de dire, il n'y a pas nécessité à faire des tarifs différents pour chaque ligne, à cause de la diversité des prix de revient, il n'y a pas non plus possibilité d'exprimer cette diversité des prix de revient dans les tarifs. En effet, ce n'est pas seulement pour chaque réseau, ni pour chaque ligne que les dépenses d'établissement et d'exploitation varient, mais encore pour chaque portion de ligne, suivant qu'elle présente de grands ouvrages d'arts (tunnels, viaducs) et de fortes rampes, ou qu'elle est tracée en plaine. Si donc on voulait procéder logiquement, il faudrait établir le prix de revient pour chaque kilo-

¹ Voir Cohn, *Untersuchungen über die Englische Eisenbahnpolitik*, vol. II, p. 395. L'auteur cite avec raison comme exemple, la négligence dont les chemins de fer anglais ont fait preuve pendant de longues années vis-à-vis du trafic des voyageurs en 3^e classe.

mètre ou au moins pour chaque intervalle entre deux stations et calculer les prix du tarif en conséquence. De quel droit en effet ferait-on supporter aux transports circulant entre deux stations entre lesquels la ligne est en plaine et donne lieu à de faibles dépenses d'établissement et d'exploitation, une partie des dépenses élevées auxquelles donnent lieu à quelques kilomètres plus loin la construction d'un grand viaduc ou une forte rampe? Cela ne suffirait même pas, car le prix de revient varie fréquemment sur la même ligne suivant qu'elle est parcourue dans un sens ou dans l'autre, sur les rampes par exemple. Il faudrait donc fixer des taxes différentes suivant que la marchandise est transportée dans une direction ou dans une autre, dans le sens de la rampe ou dans le sens de la pente.

Mais comme il y aurait impossibilité matérielle, ou tout au moins de grands inconvénients à créer des tarifs différents pour chaque fraction d'une ligne ou même pour chaque direction, suivant le taux du prix de revient, on ne tient pas compte de ce facteur, et l'on établit un prix de revient moyen pour une ligne tout entière ou pour tout un réseau. Mais si l'on veut établir les tarifs d'après ce prix moyen, on peut avec autant de raison rechercher le prix de revient moyen pour tout un pays et la considération de la diversité du prix de revient suivant les dépenses d'établissement et d'exploitation est ainsi écartée.

D'autres considérations viennent encore s'y ajouter : premièrement, la concurrence aux points de jonction qui se rencontrent en grand nombre dans les réseaux un peu denses; cette concurrence conduit à l'adoption du tarif de la route la moins coûteuse, même pour les autres lignes qui ont des frais plus élevés; et deuxièmement, la nécessité d'avoir une tarification uniforme pour des réseaux ou des pays tout entiers, nécessité sur laquelle nous nous étendrons plus loin.

Il résulte de là que ce n'est qu'exceptionnellement et en cas de différences tout à fait notables dans les dépenses d'établissement et d'exploitation, que ces dernières ont déterminé des différences dans la fixation des tarifs, et même dans ce dernier cas on a plus souvent évité la création des taxes différentes, en introduisant des distances virtuelles pour arriver à une tarification plus élevée : on porte dans les tarifs une distance supérieure à la distance réelle pour tenir compte de l'augmentation des frais. Ainsi, lorsqu'il y a par exemple de grands viaducs, on ajoute souvent quelques kilomètres à la distance pour tenir compte des dépenses élevées d'établissement et d'entretien auxquels ils donnent lieu; de même pour les sections montagneuses, particulièrement difficiles, on arrive à obtenir des tarifs plus élevés en appliquant des distances supérieures aux distances réelles.

Mais c'est aussi tout. Si déjà, en général, le prix de revient n'est pas, ou du

moins n'est pas seul, déterminant pour la fixation des tarifs, la variation produite dans ce prix par les diversités dans les dépenses d'établissement et d'exploitation des diverses lignes, n'a presque pas non plus d'importance sur la formation des tarifs. Souvent, des lignes ayant coûté très cher d'établissement, ont des tarifs très bas, tandis que d'autres lignes, dont les dépenses d'établissement ont été faibles, ont des tarifs très élevés. Toutes les statistiques des chemins de fer en montrent de nombreux exemples ¹.

13. L'élément fixe du tarif et la classification d'après l'utilisation ². —

De plus d'importance au point de vue de la formation des tarifs, que les différences produites dans le prix de revient par la diversité des dépenses d'établissement et d'exploitation, sont certaines autres que l'on rencontre pour déterminer la portion fixe de la taxe. L'élément fixe du tarif provient, ainsi que nous l'avons vu au § 11, de la portion variable du prix de revient. Il n'est pas le même pour tous les transports, mais plus ou moins élevé, parce que la portion variable du prix de revient est plus ou moins importante, suivant la nature du transport. Le chiffre de ces frais variables et par suite l'importance de la partie variable du tarif, dépend de deux facteurs, de la tare ou poids mort et des différences dans les opérations du transport.

En ce qui concerne tout d'abord la tare, il n'y a pas de moyen de transport qui entraîne autant de poids mort dans l'exécution des transports, qu'un chemin de fer. Ainsi, d'après la statistique de l'Office impérial des chemins de fer allemands pour l'année 1880, le poids moyen utile par essieu mis en mouvement sur les lignes des chemins allemands, a été en chiffres absolus et en pourcentage de la capacité du chargement.

| | |
|---|-----------------------------|
| | p. 100 |
| 1° Pour les voitures à voyageurs | 0 ^t ,34 ou 23,94 |
| 2° — les fourgons à bagages | 0 ^t ,08 ou 2,94 |
| 3° — les wagons à marchandises chargés | 3 ^t ,49 ou 73,78 |
| 4° — les wagons à marchandises tant chargés que vides . | 2 ^t ,18 ou 46,09 |

Il a été, en outre, effectué sur les chemins de fer allemands, en tonnes kilométriques :

| | Voitures à voyageurs. | Fourgons à bagages. | Wagons à marchandises. |
|-------------------|-----------------------|---------------------|------------------------|
| Brut | 6.476.219.317 | 1.850.664.265 | 31.476.992.663 |
| Net | 485.934.434 | 35.188.773 | 13.460.300.056 |
| Soit pour la tare | 5.990.284.883 | 1.815.475.492 | 18.016.692.607 |

la tare représente donc plus de 12 fois la valeur du poids utile (poids net)

¹ Voir Cohn, *Untersuchungen über die Englische Eisenbahnpolitik*, vol. II, p. 318-320; Lehr, *Eisenbahntarifwesen und Eisenbahnmonopol*, p. 18.

² Voir Sax, *Verkehrsmittel*, vol. II, p. 406 et suiv.

dans le trafic des voyageurs, environ 50 fois dans le trafic des bagages, et 1,3 fois dans le trafic des marchandises. Il faut encore ajouter à cela le poids mort des locomotives et des tenders avec leur chargement moyen d'eau et de combustible, qui représentait en 1880, 10,045,489,899 tonnes kilométriques à ajouter à la tare ci-dessus.

On voit déjà par ce qui précède que le rapport entre le poids mort et le poids utile est beaucoup plus défavorable dans le service des voyageurs et des bagages, que dans le trafic des marchandises. Mais ce rapport prend lui-même des valeurs très différentes dans le service des voyageurs et dans celui des bagages, suivant la nature des transports. Ce rapport entre le poids mort et le poids utile varie avec les différents transports, premièrement d'une façon absolue si l'on suppose l'utilisation complète des moyens de transport, et secondement d'une façon relative, si l'on considère l'utilisation moyenne effective de ces moyens de transport. C'est d'après ces considérations que l'on distingue l'utilisation absolue et l'utilisation relative.

Dans le trafic des marchandises, l'utilisation varie d'une façon absolue, suivant le volume et le poids des diverses marchandises, suivant que le poids de ces marchandises qui peut être chargé dans la capacité du wagon, correspond complètement ou incomplètement à la charge limite du wagon. Elle varie d'une façon relative, d'abord d'après la régularité ou l'irrégularité du trafic dans les diverses saisons de l'année et suivant qu'il y a des chargements de retour ou non, puis d'après la quantité des marchandises remises au chemin de fer et suivant qu'elles sont remises en quantités correspondant au chargement maximum d'un wagon ou en quantités moindres. On trouve des différences semblables dans l'utilisation du matériel, pour le trafic des voyageurs : nous les étudierons plus loin. Si l'on voulait déterminer avec précision ces différences entre l'utilisation absolue et l'utilisation relative, on trouverait des différences dans les frais variables, presque pour chaque transport et pour chaque ligne, ce qui ne donnerait pas de base dont on puisse se servir pour déterminer l'élément fixe du tarif. On néglige donc les différences peu importantes et l'on prend pour bases, les différences moyennes plus importantes qui se produisent. De cette façon, on arrive pour la mesure de l'élément fixe du tarif à arrêter diverses classes, à faire la classification d'après l'utilisation qui repose sur les différences essentielles de cette utilisation.

Dans cette classification, il y a tout d'abord lieu de distinguer dans le trafic des marchandises, les colis de détail et les chargements par wagon complet. D'après la définition même, on ne doit considérer la marchandise remise comme formant une expédition par wagon complet, que si elle donne lieu à une utilisation complète de la charge maxima du wagon dans lequel elle est placée, c'est-à-dire si l'utilisation absolue et l'utilisation relative coïncident,

tandis que partout où cela n'est pas le cas, elle doit être considérée comme expédition de détail. Mais dans la pratique, il se présente de nombreuses difficultés qui ne permettent pas de maintenir cette distinction dans toute sa pureté.

a). Une première difficulté résulte de la diversité de limite de chargement et de capacité des wagons. Celles-ci diffèrent non seulement dans les différents pays, mais même dans l'intérieur d'un même pays. Dans les premiers temps du développement des chemins de fer on construisit le plus souvent, en Allemagne, par exemple, des wagons de faible capacité, de 5,000 kilogrammes et au-dessous ; plus tard, on éleva ce chiffre, et on est arrivé maintenant dans l'union des chemins de fer allemands à une limite de chargement normale de 10,000 kilogrammes.

On est passé de même dans les autres pays, à une élévation de la limite de chargement des wagons, et surtout dans ces derniers temps aux Etats-Unis d'Amérique. La conséquence est généralement une réduction de poids mort et par suite une économie de dépenses d'exploitation, qui rend possible un abaissement des tarifs. On donne, entre autres causes, comme origine des tarifs extraordinairement bas des chemins américains, l'augmentation, pendant ces vingt dernières années, de la capacité moyenne des wagons à marchandises, portée de 9 tonnes à 12 tonnes et fréquemment dans ces derniers temps de 18 tonnes à 30 tonnes. Ainsi les wagons couverts du Pennsylvania-Railroad avaient :

| | | |
|---------|-------------------------------------|---|
| En 1870 | un poids de 20.500 livres anglaises | et une capacité de 20.000 livres anglaises. |
| En 1880 | — 22.500 — — — | 40.000 — |

Sur le chemin de fer de Chicago-Pittsburgh, la charge moyenne utile d'un wagon était en 1867, de 7^t,98 ; en 1881, de 10^t,65 ; celle d'un train de marchandises était en 1867, de 102^t,8, et en 1881, de 171^t,53. Voir Jeans, *Railway problems*, chap. XXI ¹.

Sans compter, qu'il existe encore d'anciens wagons de capacité moindre, les wagons ayant la même limite de chargement ont des capacités différentes, en sorte que l'on peut charger davantage dans un wagon que dans un autre de même tonnage. En outre, on a été partiellement conduit à construire des wagons ayant une limite de chargement plus élevée (jusqu'à 30,000 kilogrammes), d'abord pour pouvoir charger des objets d'un poids supérieur à 10,000 kilogrammes, et ensuite pour des motifs de concurrence, qui se rattachent à ce que nous avons dit plus haut des différences de volume des marchandises et à certaines conditions d'application des tarifs.

¹ En Angleterre, par contre, la capacité normale des wagons à marchandises n'est que de 7.500 kilogrammes. Les développements ci-après ne s'appliquent par conséquent à l'Angleterre et aux autres pays où la capacité normale de chargement est autre que 10.000 kilogr., que sous réserve de cette différence.

Un chargement par wagon complet peut donc d'après la définition ci-dessus varier beaucoup, étant donné ces circonstances de la pratique. Mais cela n'est pas admissible pour la fixation des tarifs, et il a fallu admettre un *wagon normal* et prendre sa capacité et sa limite de chargement comme base, sans quoi la taxe pour la même quantité de la même marchandise, varierait suivant le tonnage et la capacité du wagon mis à disposition pour le transport. Les wagons existants de tonnage ou de capacité différents doivent être considérés comme des wagons spéciaux et n'être autant que possible employés que pour certains transports, ceux de tonnage et de capacité plus grands pour des objets de poids plus considérable et de dimensions exceptionnelles, et ceux de tonnage moindre que 10,000 kilogrammes pour des transports où la capacité en poids n'a pas d'importance, par exemple pour les colis de détail, pour les matériaux de construction, etc...

Mais il faut, pour la fixation des tarifs, que le chargement par wagon complet soit défini par ce fait que la marchandise remise au transport permet l'utilisation complète de la limite de chargement du wagon¹.

On rencontre fréquemment dans les tarifs, ce que l'on appelle des « demi-wagons complets », nom sous lequel on désigne les marchandises en quantité telle qu'elles utilisent la moitié du chargement d'un wagon normal. Cette catégorie d'expéditions se rattache également à ce fait que les wagons n'avaient autrefois qu'un chargement moindre, généralement de moitié, à celui des wagons-types actuels ; mais cette classe ne peut exactement être considérée que comme une subdivision de la classe des marchandises de détail. Cette dernière subdivision est d'ailleurs justifiée parce qu'il y a toujours une différence au point de vue de l'utilisation suivant que le chargement est de 50 kilogrammes ou de 5,000 kilogrammes, et parce qu'elle a ainsi égard aux petits

¹ Voir également Reitzenstein, *Die Gütertarife der Eisenbahnen*, p. 22 à 23 et 32 à 34. La mise en pratique du principe énoncé ci-dessus conduit souvent dans la réalité à des difficultés et à des impossibilités, surtout lorsqu'il y a à côté des wagons du type normal un grand nombre d'autres wagons de tonnage et de capacité différents. Il faut alors prendre des mesures transitoires et travailler à obtenir une réduction progressive des wagons spéciaux aux besoins réels. Un autre moyen d'éviter cette difficulté est de ne considérer que le poids remis, sans tenir compte du nombre de wagons qui sera nécessaire, qui détermine le chargement par wagon complet. Ce biais a été adopté par la classification à la valeur, mais on abandonnait ainsi la classification d'après le principe de l'utilisation complète du matériel, ce qui ne put se faire qu'au détriment de l'exploitation (voir § 17). Les comptes rendus sténographiques de l'audition des experts dans l'enquête sur la réforme des tarifs des chemins de fer allemands de 1875, contiennent beaucoup de renseignements sur cette intéressante question (voir surtout p. 26, 115 à 117). D'après ces comptes rendus les chemins de fer allemands avaient primitivement adopté pour la définition du wagon complet celle indiquée tout d'abord, correspondant à la classification d'après l'utilisation. Cette question est en outre longuement développée dans les « Discussions et décisions de la commission permanente des tarifs des chemins de fer allemands et de la délégation des parties intéressées au trafic, relatives à la modification de l'organisation du tarif des marchandises allemand ». Berlin, 1880.

traficants qui ne sont souvent pas en état de pouvoir faire venir ou expédier 10,000 kilogrammes à la fois, et qui devraient payer les tarifs élevés des colis de détail, si la classe des chargements complets par 5,000 kilogrammes n'existait pas. Toutefois dans la classification d'après l'utilisation, il faut tenir les taxes de cette classe plus près de celles des colis de détail, plutôt que de celles des wagons complets, parce qu'elle forme une sous-classe des expéditions de détail et qu'elle ne présente pas pour le chemin de fer les avantages d'une véritable expédition par wagons complets. Cette dernière recommandation est d'autant plus importante, que les wagons à faible chargement disparaissent plus vite¹.

b. La variabilité du volume des marchandises par rapport à leur poids, autrement dit, la variabilité de l'utilisation absolue, constitue une seconde difficulté. Pour beaucoup de marchandises on ne peut pas utiliser complètement la limite de chargement du wagon, parce que ces marchandises occupent un volume trop grand par rapport à leur poids. C'est ce qu'on appelle les marchandises encombrantes (*sperrige Güter*) qui ne peuvent être logiquement tarifées que comme marchandises de détail et non comme chargements par wagons complets. On rend toutefois possible leur remise comme chargement par wagons complets, en faisant payer aux expéditeurs la taxe par wagon ou par demi-wagon complet suivant le poids, même lorsque le chargement n'atteint pas ces poids. La même faculté est de même souvent avantageuse pour les autres marchandises, lorsque le poids chargé approche de celui d'un wagon ou d'un demi-wagon complet. On arrive ainsi à cette nouvelle extension de l'idée du wagon complet dans la pratique, que ce chargement est réalisé lorsque la marchandise remise utilise complètement la limite de chargement d'un wagon normal, ou qu'elle paie pour ce poids comme si l'utilisation était complète.

Il faut également faire la distinction entre les marchandises encombrantes ou non-encombrantes dans les expéditions de détail ; les premières doivent être tarifées plus haut, parce que l'utilisation absolue est moins bonne pour elles, qu'elles occupent un volume plus grand et présentent souvent des difficultés plus grandes de chargement. De même la différence des frais variables en faveur du wagon complet vis-à-vis des expéditions de détail ne résulte pas seulement en ce qui concerne le transport, de l'utilisation meilleure, mais encore

¹ D'après les recherches de M. le Directeur des chemins de fer Fink, le transport d'une tonne de marchandises de détail sur les chemins de fer des Etats-Unis entraîne le transport de 4 à 8 tonnes de poids mort, contre 2 à 3 tonnes de poids mort seulement pour les marchandises par wagons complets, c'est-à-dire deux à trois fois plus (voir *Oesterreichische Eisenbahn zeitung*, 1888. p. 112). C'est pourquoi on y compte chaque envoi inférieur à 10 tonnes comme envoi de détail. (Voir V. de Leyen, *Die nordamerikanischen Eisenbahnen* p. 263 et 269).

en ce qui concerne les frais de gare et de manutention, du travail plus considérable auquel donne lieu la marchandise de détail. C'est pourquoi les frais de manutention sont avec raison plus élevés que pour les chargements par wagons complets.

L'expédition en grande ou petite vitesse forme une autre différence au point de vue de l'utilisation.

La messagerie étant généralement remise en quantités moindres et ne pouvant pas être réunie en quantités importantes, parce qu'elle doit être expédiée rapidement et avec des délais de livraison très courts, l'utilisation moyenne relative de la messagerie est moins bonne que celle de la petite vitesse ; une tarification plus élevée est donc justifiée par ce motif et par celui de la vitesse plus grande du transport. Mais lorsque les transports en grande vitesse ont lieu régulièrement et en masses considérables, par exemple pour l'approvisionnement des grandes villes, il y a peu de différence avec la petite vitesse au point de vue de l'utilisation ; il peut y avoir un abaissement des taxes de la grande vitesse pour ces transports, parce qu'il n'y a dans ce cas que la rapidité du transport qui justifie l'application d'une taxe plus élevée que celle de la petite vitesse.

Une meilleure utilisation, et par suite la possibilité de tarifs plus bas, se présente encore lorsqu'un même expéditeur remet des chargements par trains complets ; en effet on obtient ainsi une utilisation complète de la charge du train et de la puissance de la machine, et on fait l'économie de manœuvres coûteuses. Ce cas peut se présenter dans une certaine mesure lors de la remise de plusieurs wagons pour une même destination par un même expéditeur ; aussi a-t-on fréquemment accordé des réductions dans des cas de ce genre¹.

Il y a encore meilleure utilisation et par suite possibilité de consentir à des taxes réduites, lorsque l'on peut obtenir ainsi des chargements au retour pour des wagons qui autrement retourneraient à vide, et lorsque l'on renonce aux délais de livraison ou lorsqu'on les allonge, parce que le groupage des colis et leur envoi en quantités plus considérables est ainsi rendu plus facile.

Dans le trafic des voyageurs, l'utilisation absolue est déterminée par le nombre de places par voiture. Dans les voitures à deux essieux de première classe, il y a en règle générale place pour vingt-quatre personnes, dans celles de deuxième classe pour trente-deux, dans celles de troisième classe pour quarante et dans celles de quatrième classe pour cinquante. L'utilisation absolue varie donc beaucoup pour les diverses voitures, et ce fait seul justifie déjà les

¹ Il existe, par exemple, des taxes réduites pour les expéditions d'au moins 50 ou 100 tonnes de houille de la Prusse Rhénane et de Westphalie sur les divers ports de la mer du Nord et sur l'Italie.

différences des tarifs des diverses classes. Les différences dans l'utilisation relatives ont également très considérables. On s'en rend compte par le nombre de voyageurs kilométriques correspondant annuellement à chaque place dans les différentes classes.

Dans l'Union des chemins de fer allemands, par exemple, le nombre de voyageurs kilométriques par place a été :

| | 1 ^{re} classe. | 2 ^e classe. | 3 ^e classe. | 4 ^e classe. |
|-----------|-------------------------|------------------------|------------------------|------------------------|
| 1880..... | 3,950 | 6,757 | 6,613 | 9,619 |
| 1887..... | 3,796 | 7,174 | 7,922 | 11,466 |

D'après ces chiffres, c'est la quatrième classe qui présente l'utilisation absolue et relative la plus complète, la deuxième classe vient au second rang pour l'utilisation relative en 1880; mais en 1887 c'est la troisième classe qui présente à la fois une meilleure utilisation absolue et relative; c'est la première classe qui présente la plus mauvaise utilisation, tant absolue que relative.

La certitude du transport en retour donne lieu également dans le trafic des voyageurs à une augmentation de l'utilisation relative, d'où l'usage des réductions de prix pour les billets d'aller et retour, les cartes d'abonnement, les trains de plaisir de sociétés importantes.

14. Les différences dans les opérations du transport. — En ce qui concerne les différences dans les opérations de transport et leur influence sur la partie variable du prix de revient, il y a certaines catégories de transport qui influent non seulement sur les dépenses de premier établissement parce qu'elles exigent une disposition meilleure et plus coûteuse des installations fixes, mais qui encore augmentent beaucoup les frais variables. Parmi elles il y a surtout le trafic à grande vitesse. Le trafic à grande vitesse exige non seulement des mesures de sécurité spéciales et souvent un matériel d'exploitation spécial, en particulier des machines spéciales, mais il occasionne une usure plus grande de la superstructure et du matériel d'exploitation et des dépenses plus fortes de combustible, etc., et de personnel. Une rémunération spéciale de cet excédent de dépenses, c'est-à-dire une élévation des tarifs pour la grande vitesse, est donc justifiée. Tel est le motif pour lequel on perçoit souvent, avec raison, dans le trafic des voyageurs, des tarifs plus élevés pour le transport par trains express que pour le transport par trains ordinaires.

Tandis que la différence entre le service des voyageurs à grande vitesse et le service ordinaire des voyageurs est visible dans les horaires, le service à grande vitesse des marchandises est marqué par les délais de transport ou de livraison plus courts : de là résulte pour le chemin de fer l'obligation de se

tenir dans ces délais par un transport plus rapide, ou de payer le dommage causé dans le cas de non-observation des délais ¹.

En outre, il y a également pour le service des marchandises par grande vitesse des causes d'accroissement de dépenses analogues à celles du service des voyageurs par trains express, mais dans une mesure plus faible. Si la majoration de taxe pour le transport des marchandises en grande vitesse est généralement beaucoup plus considérable que celle pour le transport des voyageurs par trains express (en Allemagne la taxe de la grande vitesse est double de la taxe des colis de détail ou de la taxe la plus élevée par wagons complets en petite vitesse), elle n'est pas suffisamment motivée par le seul accroissement de dépenses, même en tenant compte de l'utilisation moins bonne, mais elle a aussi son origine dans l'intention de charger aussi peu que possible les trains de voyageurs et les trains express de transports de marchandises, qui sont dans certains cas de nature à compromettre la régularité et même la sécurité du service des voyageurs. Lorsque cette considération est écartée, par exemple par la création de trains spéciaux de messagerie, pour lesquels l'utilisation est généralement bonne, où tant que le trafic de grande vitesse peut être entièrement effectué avec les fourgons qui, même sans cela, accompagnent les trains de voyageurs et qui sont fréquemment très mal utilisés, ou encore lorsqu'en hiver le trafic des voyageurs est assez peu im-

¹ Voir, pour plus de détails, le § 69 du règlement d'exploitation allemand. Les délais de livraison en Allemagne et en Autriche sont pour la grande vitesse : délais d'expédition, un jour; délai de transport par 300 kilomètres entamés, un jour. Pour la petite vitesse, les délais sont : délai d'expédition, deux jours; délai de transport jusqu'à 100 kilomètres, un jour, et pour chaque 200 kilomètres, même seulement entamé, en plus un jour. En France, les prescriptions des cahiers des charges pour la petite vitesse sont un jour par 125 kilomètres, les distances supplémentaires jusqu'à 25 kilomètres n'étant pas comptées; et en plus un jour pour les délais d'expédition. Par arrêté du 12 juin 1876, du 15 mars 1877 et du 29 décembre 1886, on a toutefois modifié les délais à raison de un jour par 200 kilomètres entamés sur les grandes lignes, pour les animaux vivants et les marchandises des quatre premières classes. La messagerie doit être expédiée par le premier train contenant des voitures de toutes classes et se dirigeant vers le point de destination, lorsqu'elle est remise trois heures avant le départ. En Italie, les délais d'expédition sont fixés, pour la petite vitesse, à 24 heures et pour les petites stations à 36 heures, et les délais de transport à 24 heures par 125 kilomètres entamés. Les délais de livraison pour la grande vitesse sont calculés d'après l'horaire des trains servant à leur transport. En Suisse, le délai de transport pour la grande vitesse est un jour par 240 kilomètres entamés et l'expédition a lieu par premier train de voyageurs; pour la petite vitesse, le délai d'expédition est de 2 jours et le délai de transport d'un jour par 120 kilomètres entamés. En Russie, les délais de livraison, pour la grande vitesse, sont d'un jour pour l'expédition et d'un jour par 250 verstes entamées, et en outre un jour pour la transmission d'un réseau à un autre. En Angleterre, il n'existe pas de délais de livraison ni de distinction entre la grande et la petite vitesse. Dans leur propre intérêt, les chemins de fer effectuent tous leurs transports très rapidement, en général beaucoup plus vite que sur le continent; seuls, les « pik up trains » font exception; c'est une sorte de trains de détail s'arrêtant à toutes les stations. Il n'y a également pas de délais de livraison sur les chemins de fer des Etats-Unis d'Amérique, et les transports y sont en partie faits d'une façon très défectueuse.

portant pour que l'on puisse sans inconvénient intercaler quelques fourgons dans les trains de voyageurs, les tarifs pour la messagerie peuvent être fixés à un taux moins élevé.

15. De la portion variable du tarif. — La portion variable du tarif provient des frais fixes, c'est-à-dire de la partie fixe des dépenses d'exploitation et des dépenses d'intérêt et d'amortissement du capital d'établissement. Lorsque l'intérêt payé est supérieur à celui en usage dans le pays, c'est-à-dire lorsqu'il y a un excédent sur les dépenses, il appartient également à la partie variable du tarif. Il n'y a pas pour la déterminer, d'une manière inégale comme pour la partie fixe du tarif, des considérations basées sur la différence du prix de revient des diverses opérations de transport : il est donc naturel de songer à ajouter un chiffre constant à la partie fixe du tarif formée par les frais variables, pour couvrir les frais fixes ou obtenir un excédent sur ces frais. On a souvent procédé ainsi, dans les propositions sur le meilleur mode de tarification. Mais comme la partie fixe du tarif ne constitue qu'un quart, et la partie variable au moins les trois quarts de la totalité des dépenses, cette manière de procéder conduit à avoir des taxes presque uniformes pour tous les transports. Mais cette uniformité du prix de transport pour toutes les marchandises les grèverait très inégalement par rapport à leur valeur, et en raison inverse de cette valeur. Si, par exemple, la valeur d'une tonne de tissus est de 5,000 marks, par son transport à 100 kilomètres à raison de 5 pfennig par tonne et par kilomètre, sa valeur se trouvera augmentée de 5 marks ou de 1 p. 100, tandis que la tonne de houille qui vaut 5 marks trouverait pour le même transport son prix augmenté de 100 p. 100. Si, de même, il n'y avait dans le service des voyageurs qu'une seule classe au prix moyen des classes actuelles, au lieu des trois ou quatre classes existant actuellement, ce prix moyen serait beaucoup trop élevé pour la grande majorité de la population¹.

La fixation à un taux uniforme des prix de transport pour tous les voyageurs et pour toutes les marchandises ne répondrait pas non plus à la loi du prix de trafic. Cette loi exige une utilisation en masses qui ne peut être obtenue que par une tarification aussi basse que possible des voyageurs à ressources restreintes ou des grosses marchandises de faible valeur, ainsi que des transports à grandes distances, parce qu'on ne pourrait les transporter que dans une limite très restreinte avec une tarification moyenne, c'est-à-dire si l'on faisait une répartition égale des frais fixes. Une taxation moyenne des divers transports ne paraîtrait peut-être admissible que lorsque, après l'amortissement du capital d'établissement ou son remboursement par un autre moyen

¹ Voir Reitzenstein, *Die Gütertarife der Eisenbahnen*, p. 8 à 16.

quelconque, les frais fixes ou la partie variable du tarif ont été réduits des deux tiers, et que par suite les taxes peuvent être abaissées d'une manière générale à un taux tel que l'exigent la faible valeur des grosses marchandises ou les faibles ressources des classes inférieures de la société pour pouvoir se prêter au transport. Jusqu'à ce moment-là, pour amener d'une part la possibilité d'un transport aussi considérable que possible des classes inférieures de la société et des marchandises de faible valeur, et l'utilisation en masses des chemins de fer dans l'intérêt économique général, et pour diminuer d'autre part autant que possible les frais fixes de chaque opération de transport, il faut donner aux tarifs une forme individualisante et différentielle par une répartition inégale des frais fixes conformément aux ressources des voyageurs et à ce que peuvent supporter les marchandises, de telle sorte que les voyageurs plus aisés et les marchandises de plus de valeur et transportées à de faibles distances aient à supporter une part proportionnellement plus grande des dépenses fixes.

Il n'y a pas dans ce fait d'injustice vis-à-vis de ces derniers transports, car il suffit de se rappeler comment dans beaucoup de cas cette différenciation s'est produite d'elle-même, en considérant les choses au point de vue historique : il y a eu en effet à l'origine une répartition égale des dépenses fixes sur tous les transports, mais par un abaissement graduel de la part attribuée aux voyageurs peu aisés et aux marchandises de faible valeur, on est arrivé à un tel accroissement de transports que le montant total des frais fixes payés par ceux-ci est aussi élevé et même plus élevé qu'auparavant. C'est encore bien plus le cas, lorsqu'il s'agit non pas d'abaisser les taxes pour un trafic déjà existant, mais d'accorder une taxe faible pour un trafic nouveau, à acquérir dans son entier. Pour acquérir ce trafic on peut, étant admis qu'il n'en résultera pas de conséquences pour les taxes du tarif déjà existant, descendre presque jusqu'au chiffre des frais variables, parce qu'il en résultera toujours une portion de recette, faible en vérité, mais concourant à couvrir les frais fixes ou même à accroître les bénéfices. Il n'y a pas eu, par conséquent, de dommage causé aux marchandises de valeur et aux voyageurs aisés : ils paient tout au plus ce qu'ils devraient payer quand même avec une répartition moyenne des dépenses, à cause de la réduction dans le nombre des transports qui en résulterait, et, dans un grand nombre de cas, ils auront même moins à payer, parce que la part des dépenses fixes qui leur est imputée aura pu être réduite, une fraction plus grande de ces frais ayant été payée par les marchandises de faible valeur et les voyageurs pauvres ou par le trafic supplémentaire.

Mais comme la partie fixe des prix de revient, ou la partie variable du tarif est de 75 p. 100 au moins, sa valeur est déterminante dans la formation des

tarifs en général, et il en résulte de là deux phénomènes importants de la tarification : la classification à la valeur et les tarifs différentiels, que nous aurons à développer en détail. Mais la partie variable du tarif est encore plus prépondérante, tant que l'on recherche et que l'on atteint un bénéfice supérieur au taux normal de l'intérêt dans le pays considéré, elle dépasse alors 75 p. 100, et pousse encore davantage la formation des tarifs dans la route de l'individualisation. La réduction au taux normal de l'intérêt en usage dans la contrée au lieu d'un bénéfice net supérieur, et encore plus la disparition partielle ou complète de la nécessité du paiement d'intérêts par suite de l'amortissement partiel ou total du capital de premier établissement, suffiront déjà pour agir en sens opposé.

Il ressort en même temps des explications ci-dessus pourquoi la recherche exacte du prix de revient, telle qu'elle est faite fréquemment par les hommes techniques, n'a qu'une valeur relative pour la fixation des tarifs. Le prix de revient varie en fait, non seulement pour chaque ligne, à cause des différences dans le capital d'établissement et dans les frais d'exploitation, mais encore sur une même ligne, pendant les diverses années, par suite des changements dans l'importance du trafic. Des moyennes n'ont donc aucune valeur, et même la détermination des chiffres des années précédentes pour une même ligne n'a qu'une valeur approchée ¹.

Mais, abstraction faite de leur certitude plus ou moins grande, ces calculs n'ont de valeur que pour la répartition des frais variables ou la fixation de la partie fixe du tarif, tandis que se sont des considérations d'un tout autre ordre qui déterminent la répartition des frais fixes, qui sont au moins trois fois élevés, ou la fixation de la partie variable du tarif. Ces considérations peuvent même dans certains cas donner lieu à une forme de tarifs qui réponde peu aux frais variables et qui pour ce motif est souvent, mais à tort, désignée comme erronée. On oublie que la gestion privée des chemins de fer recherche en première ligne dans l'établissement de ses tarifs à obtenir un bénéfice aussi élevé que

¹ C'est pourquoi je me suis cru d'autant plus autorisé à m'abstenir de discuter cette question plus longuement, qu'il n'a pas été jusqu'à présent trouvé de formule sûre pour la détermination du prix de revient, malgré les travaux précieux et le grand nombre de publications sur ce sujet. Il faut citer en particulier les écrits de Garke, *Komparative Berechnungen der Kosten der Personen und Güter transporte auf Eisenbahnen*, Berlin 1859; Scheffler : *Transport Kosten und Tarife der Eisenbahnen*, 1860, et *Statistische Beiträge zur Eisenbahntariffrage* 1873. — Schüller, *Die natürliche Höhe der Eisenbahntarife*, Wien, 1872. — Schüller, *Über Selbst Kosten und Tarifbildung* 1879. Ces nombreuses publications ont en outre paru récemment en Allemagne à la suite de la question des canaux : elles sont, il est vrai, en partie écrites pour la polémique et peu sûres comme contenu, les partisans et les adversaires des canaux discutant sur le point de savoir si ce sont les dépenses des chemins de fer ou celles des canaux qui sont les plus faibles. A cette catégorie appartient également l'ouvrage de M. de Nördling déjà cité, *Die Selbst Kosten des Eisenbahntransports und die Wasserstrassenfrage*, ouvrage qui se distingue avec avantage de la plupart des autres écrits sur le même sujet.

possible et c'est d'après ce principe qu'elle bâtit sa tarification. Cette circonstance, encore, ne conduit pas à une tarification répondant aux frais variables, mais bien plutôt à l'application des principes qui se montrent utilisables pour atteindre une utilisation en masses d'après la loi du prix des trafics, moins pour arriver à cette utilisation en masses que parce que c'est par ce moyen que s'obtiennent généralement aussi les plus grands bénéfices. Dans la première période des chemins de fer la fixation naturelle de la portion variable du tarif concorde donc dans une certaine mesure avec le mode de fixation des tarifs en général, le plus avantageux pour les intentions commerciales de la gestion privée des chemins de fer.

Mais cela n'est vrai que dans une certaine mesure et non complètement, car nous verrons plus loin que le mode d'établissement des tarifs par les chemins de fer gérés d'après l'économie privée dépasse souvent, pour arriver à un bénéfice aussi élevé que possible, la limite qui correspond à la fixation exacte et naturelle de la portion variable du tarif, et il arrive ainsi que souvent les distinctions bien justifiées, résultant des frais variables, par exemple la distinction entre les marchandises de détail et les wagons complets, sont presque entièrement négligées, au détriment de l'économie de l'exploitation.

16. Résumé des principes appliqués pour la formation des tarifs dans la gestion privée. — D'après ce qui précède, les principes déterminants pour la formation des tarifs peuvent se résumer comme suit : le prix de revient ne constitue que la limite inférieure dans la fixation des tarifs ; la limite supérieure est déterminée dans la tarification privée par la valeur de l'opération de transport pour le client. Par contre, le prix de revient a une influence sensible sur la forme et la composition des tarifs, sur le système de tarifs.

Par suite :

1° La diversité des dépenses d'établissement et d'exploitation des chemins de fer n'influe qu'exceptionnellement sur le montant des tarifs.

2° La partie variable du prix de revient constitue la partie fixe du tarif et diffère :

a). *Suivant l'utilisation.* C'est sur cette considération que se base dans le service des voyageurs l'institution de plusieurs classes, les réductions sur le prix des billets d'aller et retour, des cartes d'abonnements, des voyages en corps etc... ; et dans le service des marchandises, la tarification plus élevée pour les marchandises de détail que pour les chargements par wagons complets, pour les marchandises encombrantes que pour celles qui ne le sont pas, pour la grande vitesse que pour la petite vitesse, les réductions pour les chargements de trains complets ou dans le cas d'expéditions en retour, etc.

b). *Suivant les différences dans les opérations du transport.* C'est sur cette considération qu'est basée la tarification plus élevée du service par trains express ou directs pour les voyageurs et pour les marchandises.

Mais, en général, les frais variables ou la partie fixe du tarif n'entrent en ligne de compte que dans une mesure restreinte dans la tarification privée, parce que les frais fixes ou la partie variable du tarif sont de beaucoup prépondérants et sont au moins le triple des autres.

3° Les frais fixes constituent la partie variable du tarif et sont les mêmes pour toutes les catégories de transport. Néanmoins une répartition moyenne de ces frais ne peut avoir lieu : il faut, pour les réduire autant que possible pour chaque opération isolée, amener une utilisation en masse, que l'on obtient par la formation individualisante et différentielle des tarifs, c'est-à-dire en chargeant davantage dans la répartition des frais fixes les voyageurs aisés et les marchandises de valeur et à parcours réduits, et en chargeant moins les voyageurs plus pauvres et les marchandises de peu de valeur et à grands parcours.

Comme les frais fixes, dont font partie l'intérêt et l'amortissement du capital de premier établissement et auxquels on peut encore ajouter le bénéfice obtenu en excédent sur le taux de l'intérêt en usage dans la contrée, s'élèvent au moins à 75 p. 100 du chiffre de la taxe, c'est par eux qu'est déterminée principalement la forme des tarifs. Comme en outre la tarification privée, qui cherche à fixer les tarifs d'après la valeur de l'opération pour le destinataire, est influencée dans le même sens par la loi du prix de trafic, il en résulte les deux phénomènes les plus importants de la tarification privée : la classification à la valeur et les tarifs différentiels.

Ces deux phénomènes ont donc, ainsi que Sax l'a très exactement démontré, la même origine économique au point de vue de l'exploitation, ils servent le même but de la tarification privée par des moyens différents : la tarification à la valeur, en tarifant les marchandises diverses sans considérer de distances déterminées, d'autant plus bas que leur valeur est moindre par rapport au prix de transport et qu'elle peut ainsi augmenter la possibilité du transport de ces marchandises et par suite la quantité transportée ; la forme différentielle des tarifs, en fixant les prix de transport pour de grandes distances à des taux relativement plus bas que pour les distances faibles, et elle arrive ainsi au même but¹.

17. La tarification à la valeur. — D'après ce qui précède, deux principes règlent la tarification à la valeur :

¹ Voir Sax, *Die Verkehrsmittel*, vol. II, p. 10 et 425.

1° Le principe commercial ordonne de fixer les tarifs d'après la valeur économique de chaque opération isolée pour l'acheteur et d'après les ressources de ce dernier. Plus un voyageur est riche, plus une marchandise est précieuse, plus il offre de ressources, et plus il peut supporter un prix de transport élevé. Si donc d'après le principe commercial on prend de chaque voyageur ou de chaque marchandise un fret tel qu'ils peuvent le supporter, c'est-à-dire le payer, il doit déjà en résulter une tarification différente suivant les différences de fortune des voyageurs ou de valeur des marchandises.

2° Mais nous avons déjà vu plus haut que la loi du prix de trafic conduit au même résultat, la nécessité d'amener une utilisation en masses des chemins de fer pour diminuer le plus possible les frais fixes pour chaque opération isolée. La possibilité de transporter les classes inférieures de la société et les marchandises en masses de faible valeur est subordonnée à l'existence de faibles taxes, tandis que les classes plus aisées et les marchandises de valeur sont aptes à être transportées même avec des taxes plus élevées. Donc, tandis qu'il n'y a pas de motif pour introduire des taxes peu élevées pour ces derniers, il le faut pour les premiers afin d'amener une utilisation en masses et un accroissement de trafic aussi élevé que possible.

La tarification à la valeur trouve donc son utilisation aussi bien dans le service des marchandises que dans le service des voyageurs. Dans le trafic des marchandises la tarification différente des marchandises d'après leur valeur n'est rien d'extraordinaire, ni de spécial aux chemins de fer. On la trouve également dans le roulage et dans le transport par eau, et les premiers tarifs de chemin de fer, les tarifs anglais, sont pour ainsi dire calqués et basés sur les tarifs des routes et des canaux, qui variaient également d'après la valeur des articles de transport ¹.

D'ailleurs la tarification à la valeur n'est pas étendue au point que chaque marchandise donne lieu à une tarification spéciale suivant sa valeur. On arrête bien plutôt un certain nombre de classes entre lesquelles on répartit les marchandises de valeur et de nature à peu près analogues ; c'est ce que l'on appelle la classification à la valeur.

En ce qui concerne la détermination de la valeur, ce n'est pas la valeur d'usage, mais la valeur de trafic ou la valeur d'échange qui sert de base.

Dans toutes les branches de production on distingue en général, d'après les divers degrés de fabrication, les produits bruts, les produits à demi-fabriqués et les produits finis, parce que la valeur des marchandises varie généralement suivant ce degré. Mais cela n'est pas toujours vrai et l'on trouve sou-

¹ Voir : Cohn, *Englische Eisenbahnpolitik*, vol. II p. 474 et suiv ; — Sax, *Verkehrsmittel*, vol. I, p. 175 et suiv.

vent les produits ébauchés et les produits finis, ou les produits ébauchés et les produits bruts dans la même classe, lorsque les différences de valeur sont faibles ou encore pour d'autres motifs. Car, en dehors de la valeur de la marchandise en général, on tient encore compte pour la classification de l'importance économique du produit et de la possibilité de réception ou d'expédition ; dans certains cas même, il entre en ligne de compte certaines considérations de concurrence avec d'autres voies de transport ou d'autres régions de production ou même avec d'autres produits qui servent aux mêmes usages que le produit en question.

Ce sont tous ces facteurs qui influent sur la question de savoir quelle taxe une marchandise peut supporter, quelle doit être la taxe pour que le transport de la marchandise donne le bénéfice le plus grand, et c'est dans l'adaptation de tous ces facteurs au cas concret, dans leur considération tout à fait variable dans les différents cas que sont résumées les principales exigences d'un bon maniement des tarifs¹.

Il est clair que ce n'est pas facile, et que la détermination exacte de la valeur et l'estimation des ressources qu'offrent les diverses marchandises ou leur répartition dans les diverses classes présente de très grandes difficultés : cela suffit également à expliquer pourquoi ces difficultés ou leur solution défectueuse dans la pratique a souvent conduit à rejeter la tarification à la valeur tout entière. La classification à la valeur n'est, en outre, pas appliquée dans toute sa pureté, dans ce sens qu'on tient généralement plus ou moins compte également, dans la formation des tarifs, de la classification d'après l'utilisation basée sur les frais variables et de la différence des opérations de transport, ou qu'on les mélange avec la tarification à la valeur. C'est ainsi qu'il faut expliquer que souvent des marchandises de même valeur se trouvent dans des classes différentes, ou même des marchandises de plus faible valeur dans des classes plus élevées, et que des marchandises utilisant également le matériel sont rangées dans des classes différentes ou que des marchandises l'utilisant inégalement sont rangées dans la même classe.

D'après ce qui précède, on peut former en particulier les classes suivantes dans les tarifs à la valeur, classes qui cependant ne se trouvent pas toujours toutes dans ces tarifs :

1° *Messagerie*. — Celle-ci se décompose parfois, mais pas toujours, en une classe normale et en une ou plusieurs classes réduites suivant la valeur des objets de messagerie, ou encore suivant l'utilisation meilleure pour les transports plus importants ou réguliers. Les classes réduites sont généralement

¹ Voir le Rapport de la commission d'enquête de la réforme des tarifs allemands du 13 décembre 1875, p. 19 et 20.

consenties pour les approvisionnements de vivres (en Allemagne, par exemple, les poissons frais et les animaux de mer sont transportés en grande vitesse au prix de la petite vitesse), ou pour des transports réguliers dans des trains déterminés (par exemple les « van parcels » anglais, messagerie qui ne peut être envoyée journellement à Londres que par un train déterminé, qui a par conséquent une très bonne utilisation). Il y a souvent, d'autre part, des taxes majorées pour la messagerie transportée par trains express, et pour le transport de numéraire, d'or, de bijoux et d'autres marchandises précieuses de cette nature ; dans ce dernier cas, on tient compte en outre de la responsabilité plus grande du transporteur.

2° *Chargements en grande vitesse par wagons complets.* — Lorsqu'ils sont admis, on applique généralement une majoration sur les taxes de la petite vitesse (en Allemagne, par exemple, le double de la taxe de la classe générale des chargements par wagons complets).

3° *Colis de détail en petite vitesse.* — Cette catégorie se subdivise généralement en diverses classes à la valeur. Dans ce cas, il convient que la classification des colis de détail se rattache à celle des chargements par wagons complets, pour qu'il n'y ait pas de classifications à la valeur différentes dans le tarif. On atteint souvent ce but en ne faisant aucune différence entre la marchandise de détail et le chargement par wagon complet (par exemple en France et en Italie, où dans les tarifs généraux, et en Angleterre, où pour toutes les marchandises de valeur, on applique la même base aux colis de détail et aux wagons complets). C'était également le cas pour les anciens tarifs à classes en Allemagne. Ce manque complet d'observation de la classification d'après l'utilisation est d'ailleurs une particularité toute naturelle du développement du premier trafic des chemins de fer, parce qu'on ne connaissait ni les grandes masses de transports et qu'on ne savait pas apprécier comme aujourd'hui les avantages d'une bonne utilisation des véhicules. A ce point de vue, le développement des tarifs anglais, français et italiens n'a, en partie, pas dépassé de beaucoup les premiers pas de la tarification, tandis que la tarification allemande est la plus avancée avec sa distinction absolue, nette et systématique entre les colis de détail et les chargements par wagons complets.

En règle générale, les marchandises encombrantes forment une classe spéciale, qu'il est d'usage de tarifer d'après une taxe plus élevée, généralement obtenue en majorant de 50 p. 100 le poids réel de la marchandise, et en appliquant la taxe des colis de détail au poids majoré. Les marchandises encombrantes sont qualifiées soit dans le tarif, ou par leur volume et par leur poids.

On tarife de même spécialement les objets de dimensions extraordinaires.

La tarification de ces objets a été de tout temps très diverse et très variable. On fait souvent une distinction, suivant que le chargement peut se faire dans des wagons ouverts ou couverts, et qu'il est possible de compléter ou non le chargement avec d'autres marchandises. En règle générale, on fixe en outre un poids minimum, pour lequel il faut payer ; parfois, lorsqu'il faut un wagon tout entier et qu'on ne peut ajouter d'autres marchandises, on fixe la taxe d'après le nombre d'essieux ou la force du véhicule. Il faut aussi ranger dans cette classe les objets de grande longueur qui doivent être chargés sur plusieurs wagons et pour lesquels il faut établir des taxes spéciales à cause des wagons de protection ou de raccordement nécessités pour la sécurité de l'exploitation.

C'est pour les mêmes motifs que les objets facilement inflammables, en tant même qu'ils sont admis au transport, paient des taxes majorées (souvent le double de la petite vitesse), et un minimum, parfois la taxe par wagon complet ou par essieu. Ce dernier mode de taxation est souvent appliqué aussi aux transports de déménagements, lorsqu'ils ne sont pas taxés comme marchandises encombrantes.

4° *Les chargements par wagons complets*, pour lesquels il existe toujours plusieurs classes, le plus souvent une classe normale, dans laquelle sont rangées toutes les marchandises non dénommées dans la nomenclature des marchandises, et un certain nombre de classes réduites. Ainsi que nous l'avons déjà fait remarquer au § 3°, on ne fait souvent pas de différence entre le détail et les wagons complets pour les classes les plus élevées, et plus particulièrement pour la classe normale. Lorsqu'on établit cette différence, le minimum de poids pour le chargement par wagon complet est très variable, par exemple de 2 à 4 tonnes en Angleterre, de 5 à 10 tonnes en Allemagne. Dans la classification d'après l'utilisation, on ne pourrait admettre la tarification au wagon complet que pour une expédition dont le poids correspond à la limite de chargement d'un wagon normal, et qui peut être chargée dans un seul wagon, ou pour une expédition qui paierait pour le chargement limite d'un wagon. Toutefois cela n'est pas exigé dans les tarifs à la valeur, tout au plus quelquefois pour les classes réduites par wagons complets ; il suffit généralement de remettre un poids déterminé de marchandises, qu'il occupe un ou plusieurs wagons, peu importe. Ce sont surtout les marchandises encombrantes remises par wagons complets qui bénéficient de cette extension préjudiciable à la bonne utilisation des wagons, parce que, s'il n'y a pas de prime d'utilisation, on ne se donne pas la peine de l'obtenir par un chargement fait avec soin ; on charge deux wagons plutôt qu'un. Il en résulte que l'on fait rouler deux wagons au lieu d'un, les frais de transport sont doublés, d'où comme conséquence nécessaire des tarifs plus élevés.

Plus le trafic est faible, plus la tarification à la valeur est marquée et précise ; et plus le trafic devient dense, plus le nombre des classes à la valeur peut être réduit, et plus la tarification peut se rapprocher d'un traitement moyen de toutes les marchandises. En effet, plus le trafic devient dense, plus les grosses marchandises de peu de valeur et à bas tarif deviennent prépondérantes, non seulement en ce qui concerne la masse, mais aussi en ce qui concerne les recettes ; par contre, l'importance des marchandises de valeur et celle des différences de classes sont réduites. Le même phénomène se produit dans le trafic des voyageurs par l'importance de plus en plus grande des voyageurs des classes inférieures. Cet affaiblissement de l'importance de la classification à la valeur, se fait généralement dans le trafic des marchandises par la voie du déclassement, c'est-à-dire du passage d'articles des classes plus élevées du tarif dans des classes moins élevées, en sorte qu'en fin de compte les classes supérieures disparaissent en partie ou en entier ; dans le trafic des voyageurs, il se traduit également par la disparition des classes les plus élevées.

L'importance de la classification à la valeur diminuera, et doit naturellement diminuer encore davantage, dès que la portion variable du tarif est réduite d'une façon sensible par la disparition totale ou partielle du paiement de l'intérêt du capital d'établissement, et que par suite le motif d'une individualisation dans la forme des tarifs disparaît.

La classification à la valeur trouve également son application dans les tarifs de voyageurs. Mais, tandis que les administrations des chemins de fer fixent dans les tarifs des marchandises, la classe à laquelle chacune d'elles appartient, elles laissent dans le trafic des voyageurs le choix au voyageur lui-même, qui prend la classe qui convient à ses ressources, à sa position sociale et à la valeur qu'il attribue à un meilleur aménagement et au plus grand confort des voitures des classes plus élevées. Le nombre des classes est, il est vrai, beaucoup plus réduit que pour les marchandises, parce qu'avec chaque classe nouvelle le nombre des voitures ou des coupés différemment aménagés augmente, que leur utilisation devient moins bonne, que le poids mort et les dépenses sont considérablement augmentés, et que par suite la recette nette doit forcément diminuer. C'est donc en connaissance de cause que l'on réduit généralement le nombre des classes dans les trains à marche rapide, qui donnent lieu à des dépenses élevées, à une ou deux classes : on obtient ainsi une meilleure utilisation.

Toutefois les tarifs pour trains express forment en même temps par les prix plus élevés qui sont généralement perçus, une classe spéciale. Ces tarifs, plus élevés pour les trains express, sont d'ailleurs fondés sur les dépenses plus élevées auxquelles donnent lieu les différences dans l'opération de transport, mais ils ne leur correspondent pas toujours d'une façon absolue : ils sont prin-

cipalement déterminés d'après la solvabilité des voyageurs et d'après les probabilités du maximum de recette nette.

C'est d'après les mêmes principes que se fait également une tarification à la valeur différente suivant l'état et l'âge des voyageurs : à cette catégorie appartiennent les tarifs spéciaux pour les ouvriers, les émigrants, les militaires, les élèves et en outre pour les enfants, où l'on tient, il est vrai, compte également de l'utilisation des véhicules.

Le transport des cercueils, se fait généralement dans un fourgon spécial ; pour des motifs de convenance et d'hygiène, on n'y charge pas d'autres colis, à l'exception des bagages du défunt. L'utilisation de ce véhicule est donc très mauvaise : aussi calcule-t-on une taxe spéciale pour le wagon ou par essieu, ou par cercueil et par kilomètre ; ou bien encore on prend comme base du calcul de la taxe un poids normal. Le prix de transport varie, en outre, suivant que le cercueil est transporté par trains de marchandises, par trains ordinaires de voyageurs ou par trains express. Généralement on exige que le cercueil soit accompagné et on demande la présentation d'une autorisation de transport : on compte également des frais de manutention.

Dans le tarif des véhicules, on fait souvent une distinction entre les véhicules de chemins de fer qui roulent sur leurs propres roues, et les autres véhicules qui ne roulent pas sur leurs roues. Les locomotives, les tenders, les voitures à vapeur et les véhicules de chemins de fer roulant sur leurs roues ou sur trucs paient généralement une taxe déterminée par tonne kilométrique ou par pièce et par kilomètre ; les véhicules de chemins de fer parfois une taxe par essieu et par kilomètre. Ils ne sont en règle générale transportés qu'en petite vitesse. Pour les véhicules ne roulant pas sur leurs roues, c'est-à-dire chargés sur wagons de chemins de fer, on perçoit des prix différents suivant que le transport a lieu par trains de marchandises, par trains ordinaires de voyageurs ou par trains express. Les prix eux-mêmes sont fixés soit par wagon et par kilomètre, en particulier lorsque les véhicules exigent un wagon tout entier pour leur transport et qu'ils ne peuvent pas être chargés avec d'autres marchandises ou dans un wagon couvert par les portes latérales. Mais si on peut effectuer le chargement avec d'autres marchandises ou dans un wagon couvert, ce qui est souvent possible en démontant partiellement le véhicule, on perçoit les taxes de grande ou de petite vitesse d'après le poids, en fixant le plus souvent un minimum de poids lorsque les véhicules ne sont pas chargés, ou encore d'après les taxes des marchandises encombrantes, et lorsqu'ils sont chargés, d'après les tarifs applicables à leur contenu. On perçoit souvent des frais de manutention.

Dans les tarifs pour les bestiaux aussi, on fixe le plus souvent des prix différents, suivant que le transport a lieu par trains de marchandises ou par

trains de voyageurs, lorsque ce dernier mode d'expédition est admis. Il faut d'ailleurs distinguer les expéditions par tête et les expéditions par wagons complets. Pour les premières on taxe généralement par tête et par kilomètre, en faisant la distinction entre les chevaux, le gros bétail, et le petit bétail. Il y a une majoration de taxe pour le transport dans des wagons-écuries ; les petits animaux isolés et les volailles en cages sont souvent, suivant le mode d'expédition, transportés au prix des bagages, de la messagerie ou de la petite vitesse. Les wagons complets sont taxés soit d'après le poids des animaux, soit d'après leur nombre, ou par la surface de chargement des wagons, ou encore par wagon ou par essieu et kilomètre ; souvent même, on admet des demi-chargeements ou des tiers de chargeements de wagon avec fixation d'un minimum de têtes. Il y a également pour des chargeements par wagons complets des taxes différentes pour les chevaux, le gros et le petit bétail, et des taxes majorées pour le transport en wagons-écuries et en wagons à double plancher. Souvent on taxe différemment le transport en wagons couverts ou en wagons découverts. Dans le cas de la remise de chargeements de trains complets ou de l'expédition par trains spéciaux déterminés, on accorde souvent des taxes exceptionnellement réduites. En règle générale, pour les wagons complets, et parfois pour les expéditions isolées, on exige l'accompagnement et on perçoit fréquemment des frais accessoires.

Il existe d'ailleurs une grande diversité dans la forme des tarifs pour les cercueils, les voitures et les animaux, ainsi que dans les prescriptions spéciales et les taxes des diverses lignes et des divers pays, de telle sorte que dans les explications ci-dessus on a dû se borner à présenter les principes dont l'application est la plus fréquente.

18. Des tarifs différentiels. — L'idée de la formation différentielle des tarifs ou des tarifs différentiels n'a rien de bien défini¹.

Dans le sens le plus large, on peut comprendre sous ce nom toute fixation inégale des prix de transport sur les chemins de fer. Ceci soulève immédiatement cette question : qu'est une fixation inégale des prix de transport ? Est-ce que, par exemple, chaque voyageur ou chaque quantité de marchandises seront transportés au même prix sans tenir compte de la distance ? N'y aura-t-il pas de différence de prix entre le transport en trains de marchandises, de voyageurs ou d'express ? On ne va pas si loin, on admet généralement des différences de prix basées sur le mode de transport, sur le poids des mar-

¹ Voir : Krönig, *Die Differentialtarife der Eisenbahnen*, p. 3 et suivantes ; — Enquête sur les tarifs différentiels des chemins de fer de 1872, reproduite dans le *Deutscher Economist* de 1872, p. 262 et suivantes.

chandises et sur la longueur du transport, sans qu'il y ait pour cela tarif différentiel.

Il y a en outre une fixation inégale des prix de transport, lorsque l'on fait une différence dans la fixation des prix d'après la diversité des voyageurs ou des marchandises c'est-à-dire pour toute espèce de classification des personnes et des marchandises. Car on ne calcule plus alors le prix de transport pour chaque voyageur ou pour chaque kilogramme de marchandises avec la même base, mais d'après les différentes bases des différentes classes, et il en résulte une inégalité dans les prix de transport pour les voyageurs ou les marchandises qui appartiennent à des classes différentes. Mais, en règle générale, ce n'est pas encore là ce que l'on considère comme tarif différentiel, bien qu'on ne puisse réfuter la parenté de la classification avec le tarif différentiel; on pourrait l'appeler la forme différentielle du schéma des tarifs.

Il reste, par suite, le cas où pour le transport de la même personne dans la même classe ou de la même quantité d'une même marchandise à la même distance, les prix de transport sont fixés inégalement (différentiellement); en d'autres termes, le cas où le prix de transport n'est pas le même, bien que les opérations de transport soient les mêmes¹.

Il y a donc dans ce cas une formation différentielle des tarifs, dans le sens le plus étroit du mot. Ici, il faut encore distinguer si la formation différentielle se présente dans le même tarif ou dans des tarifs différents. Il y a formation différentielle dans un même tarif, quand la même base kilométrique n'est pas adoptée pour toutes les distances, mais qu'il y a des bases différentes pour les différentes distances. On peut désigner ce cas sous le nom de formation de tarifs absolument différentielle. Par opposition, il y a une formation de tarifs relativement différentielle lorsque ce sont les bases de deux tarifs différents qui sont différentes l'une de l'autre, parce que la formation différentielle des tarifs ne résulte alors que de la comparaison d'un tarif avec l'autre.

18. La tarification absolument différentielle. — Elle se présente aussi bien dans le trafic des voyageurs, que dans celui des marchandises, et peut

¹ Dans l'enquête allemande sur les tarifs différentiels des chemins de fer, qui a été faite en 1872, sur la demande du Reichstag allemand, par le gouvernement impérial à l'aide d'une commission de représentants de l'agriculture, du commerce, de l'industrie et des chemins de fer, on a désigné comme tarifs différentiels ceux qui présentent des différences de taxes :

- 1° Reposant sur l'addition d'une somme fixe au taux kilométrique;
- 2° Résultant de l'emploi de bases kilométriques diminuant lorsque les distances augmentent;
- 3° Résultant de l'établissement d'un prix ferme, établi sans tenir compte des distances, correspondant aux besoins et au but que l'on veut atteindre;
- 4° Résultant des diverses classifications de tarifs des chemins de fer.

Tous ces cas sont compris dans la définition ci-dessus, sans toutefois l'épuiser.

en même temps constituer une tarification relativement différentielle si on la compare à un autre tarif.

Dans le trafic des marchandises, il faut tout d'abord ranger dans la tarification absolument différentielle, les tarifs dans lesquels une taxe fixe de manutention est comprise dans les taxes calculées d'après la distance, parce que l'addition de cette taxe fixe donne une valeur différente à la base, suivant les distances. Par exemple les bases kilométriques de la taxe totale, résultant de l'application d'une base de 0,43 pf. pour 100 kilogrammes et par kilomètre, et d'une taxe de manutention de 12 pf., sont pour une distance de :

| | |
|-------------------------|----------|
| 10 kilomètres | 1,70 pf. |
| 50 — | 0,70 — |
| 100 — | 0,57 — |
| 175 — | 0,52 — |
| 250 — | 0,50 — |
| 300 — | 0,49 — |
| 500 — | 0,47 — |

Mais on peut dire avec raison, dans ce cas, que la taxe fixe est perçue pour des dépenses spéciales, les dépenses d'expédition et de gare, et qu'elle n'est comprise dans la taxe que pour plus de commodité. Elle pourrait aussi bien que les autres frais accessoires, être perçue à part¹. D'ailleurs les frais de manutention n'agissent d'une manière sensiblement différentielle que pour les petites distances; pour les grandes distances, leur influence devient plus faible².

Ce sont les tarifs à gradins ou tarifs, à échelle décroissante qui forment le cas principal de la tarification absolument différentielle³.

On entend sous ce nom des tarifs, dans lesquels on adopte des bases moins élevées à partir d'une certaine distance, soit en prenant à partir d'une cer-

¹ La commission d'enquête allemande de 1872, se basant sur ces motifs, a pris la décision suivante : Il est reconnu comme justifié, que les chemins de fer comprennent dans leurs tarifs une taxe additionnelle fixe qui paraît propre à couvrir les frais occasionnés aux gares expéditrices et destinataires, et indépendants de la longueur du parcours.

² En raison de l'augmentation considérable des taxes à laquelle donne lieu la taxe de manutention pour les faibles distances, on a été fréquemment conduit à la fixer d'après une échelle croissante de telle sorte qu'elle n'est perçue totalement qu'à partir d'une certaine distance. Cela peut se défendre au point de vue pratique, et cela peut même être nécessaire; mais en se plaçant à ce point de vue que la taxe d'expédition doit couvrir les frais d'expédition, la mesure ne peut plus se justifier, puisque la longueur du transport n'influe pas sur ces frais.

³ Ces tarifs sont également appelés tarifs de zones, mais il faut éviter cette expression qui doit être réservée, ainsi que nous le verrons plus tard, à une autre catégorie de tarifs.

taine distance la base réduite pour le parcours total, soit en ne prenant cette base réduite que pour le parcours partiel qui continue le premier parcours tarifé d'après une base plus élevée. Si, par exemple, la base pour la tonne kilométrique est de 5 cent. pour les 100 premiers kilomètres, et de 4 cent. pour plus de 100 kilomètres, on peut taxer pour 101 kilomètres soit 101×4 cent., soit 100×5 cent. + 1×4 cent. Ce dernier système est préférable, bien qu'il paraisse plus compliqué : d'abord parce que la réduction se fait plus graduellement, et ensuite parce qu'on évite des difficultés dans le calcul des tarifs¹.

Avec le premier système, il arriverait, en effet, que les transports à 101 kilomètres paieraient moins que pour des distances moindres. En effet $4 \times 101 = 404$ cent. tandis que $5 \times 100 = 500$ cent. Pour l'éviter, il faut : soit admettre pour les distances au delà de 100 kilomètres, la taxe la plus élevée pour 100 kilomètres, jusqu'à ce que l'on obtienne par la multiplication par 4 une taxe supérieure, dans le cas présent jusqu'à 126 kilomètres; soit admettre pour les distances au-dessous de 101 kilomètres, la taxe de 101 kilomètres, jusqu'à ce que le calcul donne une taxe moindre; il faudrait dans le cas présent descendre jusqu'à 80 kilomètres. Les deux modes de compensation donnent comme résultat des taxes égales pour des distances différentes, on s'écarte donc du principe d'après lequel les prix de transport augmentent avec la distance, et il en résulte aussi des difficultés techniques, surtout pour la formation des tarifs directs et pour les décomptes.

Divers motifs plaident en faveur de la formation de tarifs à échelle décroissante :

1° Par l'établissement de tarifs à échelle décroissante on augmente la masse des transports et la longueur moyenne de transport, on diminue le prix de revient de l'unité de transport, et on augmente l'excédent des recettes de l'exploitation.

Ceci résulte des considérations suivantes : ainsi que nous l'avons déjà exposé au § 15, les marchandises, et surtout les grosses marchandises, ne deviennent transportables à grandes distances que par un abaissement des bases appropriées et applicables aux transports à des distances moindres. Ainsi par l'emploi des tarifs à gradins les marchandises deviennent transportables à de plus grandes distances, la longueur moyenne des transports et les masses transportées deviennent plus considérables, et, ainsi que nous l'avons démontré au § 11, les frais fixes par opération sont réduits. L'utilisation des chemins de fer est, en effet, d'autant plus grande, que la longueur moyenne des transports est plus longue, et les bases peuvent aussi être fixées

¹ Voir Picard, *Les Chemins de fer*, t. VI, p. 5-9.

un taux plus bas pour les grandes distances parce que la part correspondante à l'intérêt du capital d'établissement et en partie au moins aux autres frais fixes est complètement indépendante du nombre de kilomètres que parcourt une tonne de marchandises ou un voyageur. Ce chiffre n'a effectivement d'influence que sur les frais variables et il paraît donc juste en soi de ne pas répartir les frais fixes d'après le nombre de voyageurs ou de tonnes kilométriques, mais par voyageur et par tonne. Si l'on fait cette première opération, et que l'on fasse ensuite la répartition d'après la longueur des transports, la part de frais fixes revenant à chaque kilomètre parcouru par un voyageur ou par une tonne de marchandise sera beaucoup plus faible pour les longues distances, que pour les parcours faibles. Si, par exemple, le tonnage transporté par deux lignes différentes est d'un million pour chacune, et si les frais fixes sont de 1,000,000 de francs, la part de frais fixes par tonne est 1 franc sur les deux lignes. Mais si le parcours moyen d'une tonne a été de 100 kilomètres sur l'une et de 50 kilomètres sur l'autre, les frais fixes par tonne kilométrique seront de 1 cent. sur l'une, et de 2 cent. sur l'autre. Il résulte clairement de là qu'il est juste et qu'il est possible, d'après le prix de revient, d'accorder des bases moins élevées pour les transports à grandes distances que pour ceux à petites distances. Généralement même, les frais variables du transport sont aussi comparativement moins élevés pour les grandes distances que pour les faibles parcours, parce que dans le premier cas, on peut arriver à une meilleure utilisation des machines, des voitures et du personnel, ainsi que nous l'avons fait voir au § 11. Pour tous ces motifs, il est dans l'intérêt des chemins de fer d'avoir des transports à d'aussi grandes distances que possible : plus la longueur moyenne des transports sera grande, plus les transports seront considérables, et plus le bénéfice sera élevé. Or, aussi bien la masse des transports que l'allongement de la longueur moyenne des transports sont favorisés par les tarifs à échelle décroissante¹.

2° On peut admettre d'une manière générale, et Launhardt l'a également démontré dans l'article indiqué dans la remarque ci-dessus, qu'un tarif à échelle décroissante est également avantageux au point de vue économique général, parce qu'il rend possible le transport des grosses marchandises à

¹ Voir à ce sujet Picard, *Traité des Chemins de fer*, tome III, 587, 620, tome IV, 108, 334, 491. Schöbler, *Über Selbstkosten und Tarifbildung*, p. 65 et suiv. ; *Archiv für Eisenbahnwesen*, 1889, p. 100 et suiv. ; et Launhardt dans le *Centralblatt der Bauverwaltung*, 1883, p. 316 et suiv. La Commission d'enquête de 1872 a également admis que le principe des tarifs à gradins était justifié parce que les transports plus longs se font plus économiquement à cause d'une meilleure utilisation de l'effort de traction, des moyens de transport et du personnel et parce que l'on évite des pertes de temps. Voir en outre Scholz : *Die preussischen Eisenbahnen in Rücksicht auf das Tarifwesen*, p. 27 et 29.

des distances plus considérables. Mais ce tarif présente encore d'autres avantages au point de vue économique.

Comme il accorde des réductions pour les grands parcours au départ de chaque station, le tarif à gradins a pour conséquence que les avantages dont ne jouissent sans cela, par des tarifs réduits exceptionnels, que les principaux centres de production et de consommation, les nœuds des réseaux à cause de leur influence prépondérante sur le trafic et à cause de la concurrence des diverses lignes qui les relient, que ces avantages sont étendus à tout le pays, en sorte qu'une décentralisation désirable du commerce et de l'industrie devient possible et qu'une fixation plus équitable et plus égale des prix de transport est obtenue en faveur des petites localités et de l'agriculture. C'est précisément pour ce motif que les tarifs à gradins sont supérieurs à ces tarifs différentiels ou exceptionnels par lesquels des taxes réduites ne sont introduites que pour certaines relations déterminées, à savoir qu'ils portent pour ainsi dire en eux-mêmes la tarification, équitable et uniforme qu'il est si difficile de fixer avec la concurrence de divers centres commerciaux ou de diverses régions de production : c'est pour cela aussi que l'emploi des échelles décroissantes se recommande précisément pour ces tarifs exceptionnels. Ce cas se présente, par exemple, dans le cas de la concurrence de ports situés à des distances inégales des régions intérieures, de la concurrence de bassins houillers différents, de la concurrence des mêmes industries dans des localités différentes. S'il paraît nécessaire de créer des tarifs exceptionnels dans des cas de ce genre, on a toujours les plus grandes difficultés à fixer ces tarifs de manière à ne pas réduire la concurrence des différents ports et centres, et à ne pas favoriser ou négliger l'un, par rapport à l'autre : et il est encore bien plus difficile, étant donné la jalousie et les intérêts égoïstes des concurrents, d'arriver à les contenter et de résister aux sollicitations constantes de réductions encore plus considérables en faveur d'intérêts particuliers. Tout cela est rendu beaucoup plus facile par l'emploi des tarifs à gradins : on crée une base équitable et uniforme inattaquable par les intéressés pour la fixation des tarifs, et on met un terme aux sollicitations de faveurs plus grandes à accorder à des intérêts particuliers, parce que les réductions ne sont plus possibles que d'une manière générale et perdent dès lors beaucoup d'intérêt pour les cas particuliers.

Le tarif à gradins est en outre avantageux pour le commerce national et la production nationale, parce qu'il leur accordera en général, surtout pour les débouchés dans les régions frontalières qui sont principalement menacées par la concurrence étrangère, des bases moins élevées à cause de la plus grande distance de l'intérieur, que pour les produits concurrents étrangers qui ont un parcours moins long à effectuer depuis la frontière. C'est pour le même

motif qu'il favorise l'exportation, et aussi, il est vrai, dans certaines circonstances l'importation, surtout lorsque le produit étranger a à parcourir une distance plus grande depuis la frontière jusqu'au lieu de production que le produit indigène. Néanmoins les avantages de ce tarif l'emportent de beaucoup sur cet inconvénient.

3° Le tarif à gradins est enfin avantageux pour les chemins de fer en ce qu'il leur donne la possibilité de percevoir des taxes plus élevées pour les transports à petites distances qui occasionnent des dépenses plus élevées et qui peuvent aussi supporter ces taxes plus élevées, sans avoir en même temps à charger au delà de la mesure les transports à grande distance, comme c'est le cas pour une base uniforme à toutes distances. Il rend donc possible la concession d'un prix réduit pour les transports à grande distance qui en ont besoin et par suite il fait gagner un nouveau trafic sans léser en même temps le trafic à petites distances déjà existant (voir la fin du § 11). Cette même circonstance vient encore favoriser le tarif à gradins dans le trafic direct et le transit : comme il présente des bases plus élevées pour les petites distances que pour les grandes, sa construction l'approprie à attirer les transports auxquels plusieurs voies sont ouvertes, sur la voie la plus avantageuse d'un réseau, c'est-à-dire la plus longue, parce que c'est pour cette voie qu'il offre les taxes les plus avantageuses. Le tarif à gradins constitue donc aussi une arme excellente dans la concurrence avec d'autres lignes ou d'autres modes de transport : il forme une position défensive protégée de tous côtés, en forçant soit à faire passer le trafic par la voie la plus avantageuse pour le chemin de fer, soit à payer les taxes plus élevées sur la voie la plus courte.

C'est pourquoi son application à un grand pays peut rendre en partie inutiles les tarifs internationaux, parce que par le réenregistrement à la frontière, aussi bien les transports destinés aux gares de l'intérieur que ceux en transit sont dirigés par la voie intérieure la plus longue, qui est relativement la moins chère, et aussi par la plus avantageuse. Ces tarifs internationaux directs ne peuvent aussi être établis qu'avec les plus grandes difficultés, à cause de la différence des systèmes de tarifs, des conditions d'application et de prescriptions réglementaires, en sorte qu'avec une organisation permettant un réenregistrement rapide, le trafic peut aussi bien exister sans tarifs généraux internationaux.

On peut établir des tarifs directs spéciaux pour les principaux articles : cela ne présente pas de difficultés, parce que dans ce cas il n'y a pas lieu de s'entendre sur le système de tarifs à adopter ¹.

¹ Le trafic des chemins de fer d'Alsace-Lorraine avec l'Est français, qui avait lieu jusqu'à une époque récente, presque entièrement avec réenregistrement, prouve qu'ainsi un trafic même

4° Par contre, on a l'habitude de reprocher aux tarifs à gradins de nuire aux intermédiaires du commerce, parce qu'ils donnent lieu à des perceptions plus élevées dans le cas de l'interruption du transport à un point intermédiaire que lorsque le transport va sans interruption de la station origine jusqu'à la destination définitive. Cela est exact. Mais la tendance à réduire les intermédiaires et à économiser les dépenses qui en résultent se trouve dans le développement économique tout entier de notre époque, tel qu'il est provoqué par l'action nivelante des chemins de fer, et elle ne peut être considérée comme un dommage pour l'économie sociale.

Bien au contraire, moins il faudra de capital, de travail et de temps pour accomplir l'échange des biens économiques, plus il y aura d'avantages pour l'économie sociale. Il est vrai que la période de transition est dure pour les places commerçantes intermédiaires, de là les nombreuses plaintes et réclamations contre les tarifs différentiels, mais peu à peu le capital superflu se retire du commerce intermédiaire pour être placé dans d'autres entreprises fructueuses. Les tarifs à gradins donnent précisément un bon moyen d'avancer cet état de choses, parce qu'ils ne favorisent pas une localité aux dépens d'une autre, et qu'ils ne forcent pas ainsi le capital à émigrer dans les lieux plus favorisés, ce qui se produit, ainsi que nous le verrons, avec les tarifs exceptionnels, mais qu'ils accordent leurs taxes réduites pour des distances déterminées à toutes les stations.

Dans le trafic de marchandises, les tarifs à échelle décroissante sont très fréquents : ils forment presque la règle en Angleterre, en Autriche et en Belgique. En France, ils sont prescrits par les cahiers des charges pour la classe inférieure des chargements par wagons complets et appliqués d'ailleurs dans les tarifs de réformes. En Russie, une échelle décroissante est prescrite d'une façon générale aux chemins de fer pour les grandes distances ; c'est ce qu'on appelle la réduction statutaire. En Italie également, les tarifs de marchandises récents sont établis en grande partie à échelle décroissante. Par contre, on ne les trouve qu'isolément en Allemagne.

Dans le trafic des voyageurs les tarifs à échelle décroissante se recommandent également d'une façon générale par les mêmes motifs que dans le trafic des marchandises, avec cette différence que leur effet est naturellement beaucoup moindre, parce qu'on ne peut pas dans ce cas obtenir par les réductions de tarifs le même accroissement de trafic que pour les marchandises. Car dans le trafic des voyageurs, il entre en ligne de

considérable peut être surmonté sans inconvénients. Voir aussi ma note sur les tarifs de chemins de fer français dans l'*Archiv für Eisenbahnwesen*, année 1883, p. 539 à 543. Le trafic des chemins de fer suisses avec les chemins de fer français se fait aussi presque complètement avec réexpédition.

compte, outre les frais de transport, comme facteurs importants, les autres frais de voyage et le temps disponible. Aussi, dans la tarification privée, a-t-on en général considéré comme plus profitable d'abaisser les tarifs de voyageurs aussi peu que possible : les tarifs à échelle décroissante ont été par suite appliqués moins fréquemment.

On les trouve en Angleterre, et ils avaient été également introduits à un degré important en Belgique en 1866. Ils ont été, il est vrai, supprimés dès l'année 1871, parce que les résultats ne répondirent pas à ce qu'on en attendait. Quoi qu'il en soit, cet essai ne peut rien démontrer contre les tarifs à échelle décroissante, parce que le tarif belge était mal composé, qu'il n'accordait d'avantages qu'à un cinquième des voyageurs en général, et qu'à un dixième d'une façon marquée, et que les distances auxquelles il s'appliquait étaient trop faibles, et enfin que par-dessus tout on n'attendit même pas assez longtemps pour le succès¹.

20. Les tarifs relativement différentiels. — La tarification est relativement différentielle lorsque pour l'expédition du même nombre de personnes dans des voitures de la même classe, ou de la même quantité d'une même marchandise à la même distance, on emploie des tarifs avec des bases différentes. Ces tarifs peuvent être réunis en un seul recueil comme il arrive souvent qu'à un tarif général sont annexés des tarifs spéciaux ou exceptionnels, quoique ce soient, en réalité, des tarifs différents. Par suite, est-il important de savoir s'ils s'appliquent au domaine de la même administration de chemins de fer ou aux domaines de deux administrations différentes? Au fond, par rapport à l'influence de ces tarifs sur la vie économique, cette distinction ne paraît pas utile, ni même possible. Car même si on limite la comparaison des différents tarifs au territoire d'un pays important ou d'un État, on ne peut cependant pas empêcher que les lignes limitrophes d'un autre pays n'aient des tarifs relativement différentiels, et que leur action ne soit beaucoup plus sensible sur les rapports économiques que celle des tarifs relativement différentiels des localités extrêmes du pays. Par suite, la définition ci-dessus est tout à fait suffisante et juste. Cependant, dans la forme, on doit examiner si les tarifications différentielles ont la même origine en droit, c'est-à-dire si elles existent à l'intérieur d'un territoire soumis à une même administration de chemins de fer, ou si elles sont du fait de deux administrations différentes. Car, s'il est dans la nature des choses que différents États aient une législation différente, la différence de la tarification et de ses bases d'application n'est pas moins naturelle et justifiée non seulement entre

¹ Voir pour plus de détails, Wagner, dans le *Deutscher Economist*, 1872, n° 1 et 3.

les États, mais encore à l'intérieur d'un même État, entre les diverses Compagnies de chemins de fer indépendantes et ayant, chacune, le droit d'approprier l'établissement de ses tarifs à son domaine commercial¹.

On peut donc, dans ce cas, dire que dans la forme on ne se trouve pas en présence de tarifs différentiels, et si dans le fond ces tarifs sont différentiels, cela ne résulte pas de l'établissement des tarifs en eux-mêmes, cela provient de ce que les domaines commerciaux sont partagés entre différentes administrations autonomes pour l'établissement de leur tarification; cet état de choses cette différenciation ne disparaîtrait que si l'on réunissait toutes les administrations en une seule, ou si le droit de fixer les tarifs était mis dans une seule main. Mais c'est plutôt là une question intéressant le régime des chemins de fer en général, que le régime des tarifs en particulier².

Ces tarifs, différentiels au fond et non dans la forme, se rencontrent à vrai dire spécialement, en grand nombre, là où le réseau ferré d'une contrée est partagé en beaucoup d'administrations autonomes. C'est parmi eux qu'il faut ranger ceux qui résultent dans les domaines de diverses Compagnies, de la mise en vigueur d'un système de tarifs différent, ou d'un même système avec une classification différente pour les voyageurs et les marchandises, ou d'une même classification avec des bases d'application différentes pour les mêmes classes du tarif. Il résulte de tous ces cas diverses tarifications différentielles de nature à entraîner avec elles des inégalités économiques et de lourds désavantages pour une partie de la production, lorsque, notamment, les différentes administrations sont placées dans la même région commerciale et que leurs lignes se touchent et se croisent. C'est également ici qu'il faut placer les cas innombrables où les tarifs différentiels proviennent de prix directs (tarifs communs), qui s'écartent par le système du tarif, la classification et la base des tarifs locaux ou des autres prix directs. Ces cas sont spécialement fréquents dès que le réseau est devenu plus dense, que les lignes se traversent les unes les autres, et qu'il se crée alors de nombreux prix directs et des unions de trafic. Ces prix directs et d'unions, par leur ensemble, constituent une sorte de zone spéciale, et quand on les compare avec des tarifs locaux, il en résulte de nombreuses différenciations, puisque ces derniers ne leur correspondent que rarement pour la classification et la base d'application. De plus, il s'ensuit aussi par suite de la suppression des frais de manutention aux points de jonction que le transport entre deux stations dénommées au

¹ On peut se demander s'il s'établira dans l'avenir une union européenne des chemins de fer avec tarif unique, comme il existe déjà une union postale à taxe unique. Nous en sommes encore bien éloignés.

² Ceci a été justement remarqué dans l'enquête sur les tarifs différentiels en 1872. (Voir *Remarques* de Robertus et du Dr Meyer, *Deutscher Economist Jahrgang*, 1872, p. 462 et 502.)

tarif direct est notablement meilleur marché calculé à la base de ce tarif, que celui d'un transport, coupé au point de jonction, calculé à la base des tarifs locaux ; il en résulte une tarification différentielle, et on a voulu trouver encore dans ce cas la marque propre du tarif différentiel¹.

Généralement dans les tarifs directs, un nombre limité de stations et non toutes, sont désignées ; toutes celles qui sont ainsi dénommées jouissent de la différenciation à l'exclusion des autres.

En opposition avec ces tarifs différentiels qui, sans dessein préconçu, ne résultent exclusivement que de la juxtaposition de différentes administrations indépendantes l'une de l'autre pour l'établissement des tarifs, il y a des tarifs différentiels dans leur forme, dont le but est de créer une exception, une dérogation à la règle établie pour les prix de transport existant déjà ; on les appelle d'habitude tarifs *exceptionnels*, tarifs *spéciaux* ou tarifs *différentiels* dans le sens restreint de ce mot. Plusieurs personnes ont encore borné davantage le domaine des tarifs relativement différentiels, prétendant qu'il en existe non seulement à l'intérieur d'un même réseau, mais encore qu'il s'en trouve sur la même ligne. D'après cette manière d'envisager la question, il y a encore une différence suivant que le tarif exceptionnel est ou n'est pas inférieur au tarif de la station précédente non dénommée. Dans le premier cas, on veut parler d'une *inégalité* de tarifs.

Cette limitation des tarifs, relativement différentiels, ne paraît pas fondée, et si on entend par ce mot que différentes bases sont appliquées à la même classe, au même article, non seulement sur la même ligne, mais encore sur l'ensemble d'un réseau, il faut aussi, par suite, étendre davantage la conception de l'*inégalité* des tarifs ; en effet, il faut dire qu'elle existe partout, où, entre deux stations, pour un article déterminé, il y a des prix moins élevés que pour le même article transporté à une distance moins grande, c'est-à-dire entre deux stations plus rapprochées d'un même réseau. Car c'est exclusivement le fait du hasard si ces deux stations plus rapprochées sont situées sur la même ligne, cela rend l'*inégalité* de tarification plus manifeste, mais n'a aucune importance².

Le tarif exceptionnel se distingue du tarif gradué en ce que le dernier accorde des réductions pour tous les articles et toutes les relations commerciales d'une façon uniforme, pourvu que le transport ait lieu à une distance

¹ Voir Michaélis, *Die differentialtarife der Eisenbahnen, Volkswirtschaftliche Schriften*, vol. 1^{er}, p. 47.

² Cette manière de voir a été confirmée par un arrêté du ministère du commerce prussien du 14 avril 1876 où il est dit : Cet examen (si les tarifs différentiels profitent à l'étranger) ne doit pas être limité à la discussion du point de savoir s'il y a des inégalités, c'est-à-dire si pour un transport de l'extérieur à l'intérieur on ne paie pas moins cher

déterminée, au lieu que le tarif exceptionnel ne s'applique qu'à des articles isolés et à des parcours déterminés, d'une façon variable et de place en place, là où le besoin s'en fait sentir. Ces tarifs sont extraordinairement fréquents dans la tarification basée sur l'économie privée, c'est-à-dire pratiquée par l'industrie privée. Ils sont la conséquence du principe que nous avons montré être inhérent à l'industrie privée (voir plus haut, § 11), à savoir de n'accorder des réductions de tarif en général que pour certaines directions et pour certains articles, et seulement là où par ces abaissements de prix on peut obtenir un produit net plus élevé.

Souvent ces tarifs exceptionnels ne sont pas le résultat de l'application d'une base déterminée, mais il est introduit un prix ferme suivant les besoins des relations commerciales, et il faut le diviser par la distance pour trouver la base¹. On doit d'ailleurs reconnaître que ces abaissements limités au début sont successivement beaucoup étendus et deviennent avec le temps des abaissements généraux, perdant ainsi leur caractère de tarifs exceptionnels. C'est de cette façon que la tarification privée a laissé s'introduire peu à peu une importante réduction des tarifs de marchandises².

Ces tarifs exceptionnels peuvent reposer sur des principes différents et en particulier :

1° Sur la préoccupation de la concurrence. Il peut se présenter qu'il y ait lutte avec une voie concurrente, qu'il s'agisse d'un autre ligne ou d'une autre entreprise et spécialement des transports par eau. Dans ce cas, on abaisse fréquemment les tarifs aux points communs avec l'autre entreprise pour ne pas perdre de clientèle ou pour s'en faire une nouvelle; il en résulte un grand nombre de tarifs différentiels. Le moins que puissent faire les voies les plus longues, si elles veulent obtenir la clientèle, est de n'exiger que les prix des lignes les plus courtes, ou les plus économiques. — De là naissent des bases variables, non seulement entre les lignes concurrentes des différents réseaux, ce qui différencie les tarifs dans le fond et non dans la forme, mais encore entre les stations servant à la lutte et celles du même réseau qui n'y concourent pas.

que pour deux stations intérieures intermédiaires; l'examen doit aussi porter sur la comparaison des prix entre les stations également ou inégalement distantes.

Le Conseil fédéral suisse a reconnu la même chose (voir ce qui a trait à la Suisse dans la partie spéciale de cet ouvrage).

Cette conception de l'inégalité des prix fait aussi disparaître les exceptions auxquelles a donné lieu dans la pratique la définition plus restreinte. (Voir Krœnig, *Differentialtarife*, p. 33 et 62.)

¹ Voir Reitzenstein, *Ueber einige Verwaltungseinrichtungen und das Tarifwesen auf den Eisenbahnen Englands*, p. 119.

² Voir aussi Krœnig, *Differentialtarife*, p. 89.

A cette catégorie appartiennent aussi les tarifs de *direction* et de *saison*, qui sont notamment employés contre les entreprises de transport par eau. Par tarifs de direction on entend ceux qui ne sont valables que dans un sens, par exemple le sens du courant du fleuve coulant parallèlement au chemin de fer; par tarifs de saison on désigne ceux qui sont applicables seulement pendant une saison de l'année, soit l'été, parce que l'hiver le cours d'eau ne peut servir à la lutte pour le transport.

En dehors de cette concurrence des moyens de transport on peut encore soutenir, grâce à ces tarifs exceptionnels, la lutte de différents pays de production vers un marché déterminé de consommation; par exemple l'abaissement des tarifs exceptionnels pour le transport des blés de Hongrie vers la Suisse n'a pas tant pour but de lutter contre d'autres voies de transport que de lutter contre l'introduction sur le marché suisse des blés russes et américains. A cela vient cependant s'ajouter souvent la concurrence des autres moyens de transport.

Enfin, il peut y avoir concurrence entre certaines stations spéciales (en particulier les ports), pour lesquelles la lutte des voies commerciales qui se partagent les différents ports joue un rôle plus ou moins important. C'est ainsi que les chemins de fer favorisent un port déterminé par des tarifs exceptionnels, parce que son commerce leur revient en totalité ou en partie, ou parce que les lignes de bateaux à vapeur avec lesquelles elles sont en participation y font escale¹.

Ces tarifs exceptionnels en vue de la concurrence existent d'abord et dans la proportion la plus considérable pour le trafic de transit direct; cela est tout naturellement indiqué, puisque plus la distance est grande, plus il y a possibilité de lutter par différents moyens de transport, par différents centres de production, par différents ports. Ils sont rares dans le commerce intérieur, où en général la concurrence par eau est seule à y donner lieu. Cette fréquence de tarifs exceptionnels dans le commerce de transit, contribue naturellement à rendre plus fréquentes et plus profondes les différences de prix déjà justifiées par les motifs exposés ci-dessus, entre le commerce local et direct; elle a donné lieu avec plus de vivacité et plus de raisons aux plaintes

¹ On constate une concurrence semblable entre les ports belges, hollandais et allemands de la mer du Nord pour le commerce avec l'Allemagne, avec la Suisse et l'Autriche-Hongrie; les ports de Trieste, Fiume se disputent avec Venise le commerce de l'Autriche, Marseille et nouvellement Gênes celui de la Suisse.— Pour l'Angleterre, on trouve de nombreux exemples dans Cohn (*Englische eisenbahn politik*, II^e vol., p. 402 à 437) et dans Grierson (*Railway Rates*, p. 25-33). — Pour les Etats-Unis de l'Amérique du Nord, voir *Archiv für Eisenbahwesen* 1879, p. 79 et suiv., 1884, p. 27et suiv. — Pour la Russie, Hoch (*Le canal de Saint-Petersbourg à la mer et son exploitation*, II^e ch., p. 3-8).

du commerce local dont nous avons parlé au § 19, et sur lesquelles nous reviendrons plus tard.

2° Indépendamment des différents cas de concurrence, des tarifs exceptionnels peuvent être fondés sur d'autres motifs. En particulier, on peut citer les efforts des Compagnies en vue d'accroître leur trafic et augmenter la masse de leurs transports, le désir de rendre facilement transportable une marchandise à destination éloignée afin de créer des débouchés nouveaux. Dans cette catégorie rentrent avant tout les tarifs d'importation et d'exportation, tarifs exceptionnels réduits, afin de développer l'importation des produits étrangers et l'exportation des produits nationaux. On peut aussi établir ces tarifs pour subventionner certaines industries et leur permettre de vivre¹.

Ces tarifs exceptionnels peuvent encore avoir pour but de diriger et de développer d'une façon déterminée un trafic déterminé. C'est dans cette catégorie que rentrent les tarifs réduits pour l'été, qui ont pour but de trouver l'utilisation d'un plus grand nombre de wagons, inutilisés pendant cette saison et de les employer spécialement au transport des charbons qui est reporté ainsi de l'automne, où les wagons manquent facilement, aux mois d'été où il n'en est pas de même. Ce sont des considérations d'exploitation qui conduisent à des abaissements de ce genre ; dans le même ordre d'idées, on peut

¹ Voici les exemples que l'on trouve à ce sujet dans l'enquête sur les tarifs allemands de 1875, p. 453. M. Rennen, entendu comme expert, dit dans sa déposition :

• Nous avons été conduits à transporter certains articles à un prix inférieur au minimum, au tarif d'un pfennig (0 fr. 0125), et cela même à grande distance et en donnant une base plus élevée aux chemins de fer voisins, uniquement pour faire renaitre et mettre en activité des branches d'industrie. Une grande administration est facilement en mesure de faire des sacrifices pour créer une branche d'industrie. Nous avons, par exemple, un article qui, par suite de son développement croissant en Allemagne est maintenant exporté en France et en Belgique, et qui est une brique faite de pierre ponce en poussière, et que nous transportions à 3/4 de pfennig. Nous avions la conviction au début qu'à ce prix nous couvririons à peine nos frais ; mais, dès que cet article a été acclimaté, le tarif d'un pfennig a été possible pour le transport. « Dans un district de plusieurs lieues carrées au grand avantage des environs d'Audernach, Neuwied Coblenz et Boppard, nous avons créé une industrie nouvelle qui est déjà très florissante.

• Un exemple semblable pour le district de l'Eifel ; là se trouvent des minerais pauvres ; plusieurs fonderies éloignées voulaient les employer et faire des essais ; mais en raison de leur faible contenance en fer, elles n'osaient pas y risquer des frais de transport importants et on leur a conduit ces minerais à des prix inférieurs aux frais de transport. On a fait des essais qui ont donné en partie des résultats déjà satisfaisants et d'autres moins heureux. »

On peut tirer de l'Angleterre l'exemple suivant. Dans le district de Westburg se trouvent des minerais de fer, mais pas assez de charbon convenable pour l'exploitation d'un haut fourneau. Pour créer l'industrie, la Compagnie du Great-Western a introduit dans ses tarifs des prix très bas pour le transport des charbons et cokes pour les hauts fourneaux, en même temps que des prix réduits pour les fers bruts et elle a pu ainsi permettre aux hauts fourneaux de s'installer. Mais cela dépend, comme on l'indiquera plus loin, entièrement de la *gracieuseté* des chemins de fer, qui fixent par leurs tarifs, le gain qu'une industrie retirera de son travail, et un trait de plume du directeur peut annihiler complètement cette industrie. Voir *Fortnightly Review*, juin 1886, p. 748.

citer les diminutions qui ont pour objet un transport accidentel, et accordent l'augmentation des délais qui permet, par l'accumulation des marchandises, une meilleure utilisation du matériel, ou encore, qui permet de charger des wagons en diminuant le nombre de ceux que l'on traîne à vide. Des tarifs semblables se rencontrent surtout sur les lignes françaises. Il faut en outre citer les tarifs à chargement en retour, tarifs réduits qui sont accordés pour obtenir le retour des wagons avec une charge et non vides entre deux stations déterminées.

Quelquefois, il est demandé que ce chargement en retour soit effectué par celui qui a reçu le même wagon, mais cette limitation est peu pratique et, en général, on ne s'en sert pas. Il est dangereux de mettre comme condition à l'abaissement du tarif, le chargement en retour, parce que cette application dépend d'un employé inférieur qui sera facilement corrompu et qui pourra favoriser certaines personnes. Enfin, les tarifs réduits peuvent être une obligation ayant pour but de faciliter les approvisionnements en cas de disette dans certains districts, comme il est prescrit, par exemple, dans l'article 46 de la constitution de l'empire allemand et dans les cahiers des charges français.

Parmi les tarifs exceptionnels, il faut encore ranger les tarifs de groupes ; ce sont ceux dans lesquels on insère une taxe uniforme pour les relations d'un groupe de stations avec un point déterminé et cela, soit pour tout un ensemble de trafic, soit pour un seul article, quoique les distances entre ce point et les diverses stations du groupe ne soient pas égales. Ils ont pour effet de placer artificiellement sur le même pied, dans leur concurrence sur le même marché, toutes les stations réunies en un groupe¹.

Des tarifs exceptionnels des différentes espèces qui viennent d'être indiquées sont très fréquents pour les marchandises dans tous les pays, et dans quelques-uns, comme l'Angleterre et les Etats-Unis de l'Amérique du Nord, ils sont presque la règle. Quand donc on définit les tarifs différentiels des tarifs qui s'écartent de la règle, cette définition n'est pas justifiée par les considérations précédentes, en dehors de ce que c'est la comparaison qui crée la différence et que souvent on ne peut dire quel tarif est le tarif régulier et quel autre est le différentiel.

¹ C'est ainsi que les stations à charbons des chemins rhénans et Westphalie sont réunies en groupes pour leurs relations avec les ports allemands, hollandais et belges de la mer du Nord et que la taxe est la même de l'un d'entre eux à toutes les stations correspondant à ces points. De même, par l'arrêté du 1^{er} août 1864, les ports français sont réunis en différents groupes pour lesquels les grandes Compagnies perçoivent les mêmes taxes d'exportation. Dans la loi anglaise du 10 août 1888 sur le commerce par canaux et chemins de fer, on a admis des tarifs de groupes, sous la condition que l'éloignement entre les stations groupées ne soit pas exorbitant et qu'il n'y ait pas des préférences dénuées de motif. Pour l'exemple de l'Angleterre, voir *Grierson, railway rates*, p. 39-41.

Dans les transports de voyageurs, on rencontre également des tarifs différentiels, sous forme de tarifs exceptionnels, quoique plus rarement ; et ils sont tels, soit pour des distances éloignées comme dans le cas des billets d'excursion, soit pour la concurrence aux points de jonction. Il y a encore le cas pour les voyageurs, des relations internationales, qui a conduit à des abaissements d'une assez grande importance. L'abaissement des taxes dans le but d'une grande utilisation des chemins de fer est spécialement employé avec succès dans les endroits où la population est dense par des billets d'aller et retour avec les environs. C'est aussi dans cette catégorie que rentrent les abonnements, les billets d'ouvriers, les réductions des trains de plaisir, etc.

21. Des bonifications. Remises et tarifs de rabais. Ristournes. — Une conséquence plus éloignée de la tarification privée et une forme spéciale de tarifs relativement différentiels, consiste dans les bonifications. — On entend par là, dans un sens restreint, les remises d'une partie de la taxe régulière, dans un sens plus étendu une préférence ayant une valeur en argent, consentie à un particulier de la part d'une Compagnie de chemin de fer. Ce que le tarif exceptionnel fait en faveur d'un article unique, d'une seule relation commerciale ou d'une station, la bonification le fait en faveur d'un seul expéditeur. — Elle est souvent secrète, car elle est en première ligne employée comme moyen de concurrence et ne s'accorde pas à tous les expéditeurs, mais à ceux seulement qui disposent de transports importants, qu'on veut obtenir. Ces ristournes peuvent être aussi consenties ouvertement sous la forme d'une détaxe de la lettre de voiture dans des conditions déterminées, par exemple, pour tous ceux qui font transporter entre deux stations une quantité de marchandises fixée et importante. Dans ce cas, on les appelle tarifs de rabais, tandis que les remises affectent le plus souvent la forme secrète.

En règle générale, les ristournes ne viennent qu'après l'accomplissement du transport sur le vu des lettres de voiture qui y ont trait. Elles sont souvent liées à l'installation d'agences organisées par les administrations de chemins de fer. — Une personne, d'habitude un expéditeur, est choisie comme agent avec la mission d'amener à la ligne la plus grande quantité possible de transports et on lui donne à titre de commission, soit un tant pour cent sur les recettes, soit une somme fixe pour chaque tonne de marchandise transportée. L'agent emploie soit par tolérance, soit par autorisation de celui qui le commissionne, une partie de son salaire en ristournes, destinées à acquérir la clientèle des expéditeurs les plus importants. Si on ne le fait pas comme certaines administrations l'exigent, l'efficacité d'une agence est bien diminuée vis-à-vis d'autres Compagnies moins scrupuleuses, et il faut mieux garder l'argent pour charger un employé intelligent de la surveillance spé-

ciale des intérêts en jeu. Si on veut des agents à la commission, il faut aussi accepter les remises.

Les bonifications existent partout où règne la tarification privée ; elles sont même la conséquence de l'axiome posé à la fin du § 16 : n'accorder de réductions qu'autant et en temps qu'il en résultera des avantages immédiats. S'il s'agit de tarifs de rabais consentis à tous ceux qui remplissent des conditions déterminées et cela ouvertement, on ne peut les regarder comme complètement inadmissibles. De ce que ces tarifs imposent comme condition habituelle, la remise de transports plus importants, il résulte un avantage en faveur du gros commerce, contre celui de moindre importance ; mais cela est bien justifié si on se place au point de vue de l'économie privée. — En effet, il faut remarquer que si pour des transports plus importants on demande un bénéfice moindre, ce qui est l'usage, cette manière d'envisager la question n'est autre que celle qu'emploie le commerce. Ces tarifs de rabais ouvertement consentis ne sont en fait autre chose que des tarifs différentiels, des tarifs exceptionnels.

Il en est autrement en ce qui concerne les remises, même si elles ont quelque raison d'être, ce qui n'est pas toujours le cas, elles paraissent injustes et immorales par ce fait que seuls quelques favorisés peuvent en profiter. Aussi sont-elles dans plusieurs pays interdites par la loi ou par les actes de concessions ; c'est le cas de la France et de la Prusse, de l'Angleterre et des États-Unis. Mais il est presque inutile d'ajouter qu'il est très facile d'éluder cette interdiction.

« La possibilité de faire profiter un seul expéditeur d'avantages secrets est si étendue qu'elle ne peut être empêchée par une surveillance sérieuse et durable, exercée par le contrôle de l'Etat. Les remises peuvent être faites en 2^e ou 3^e main, par l'intermédiaire secret d'agents, par la suite donnée à des réclamations convenues d'avance et mal fondées ou fictives, etc., ce qui échappe aux yeux du public et au contrôle de l'administration. Pour favoriser un intéressé à l'exclusion des autres et le faire illégalement, les chemins de fer peuvent accorder différentes facilités de transport et se montrer « coulants » en différentes circonstances : par exemple, autoriser le dépôt ou le magasinage, ne pas percevoir ou restituer les frais de stationnement ou de garde, donner satisfaction à un désir spécial de l'expéditeur par la place assignée aux wagons qu'il emploie, lui accorder même abusivement des cartes de circulation en ce qui concerne les principaux d'entre eux, lui accorder des délais pour le chargement et le déchargement. — Les meilleurs clients, les plus forts expéditeurs obtiennent tout cela facilement ; le petit expéditeur est soumis strictement aux règlements. Plus la concurrence exige qu'on aille au-devant

des expéditeurs importants, plus ce système est mis en application ¹.

C'est un fait établi que dans tous les pays, les chemins de fer, en dépit des interdictions, ont accordé des remises dans une large mesure. A la reprise des chemins privés, en Prusse, par l'Etat, on a constaté de nombreux cas dans lesquels ces chemins de fer, malgré les dispositions précises de la loi du 3 novembre 1838, avaient appliqué, précédemment, des prix de transport sans les faire connaître préalablement au public ².

La ristourne secrète était très florissante en Autriche au grand détriment de l'intérêt général et des chemins de fer eux-mêmes. On l'a un peu limitée récemment et on l'a rendue moins nuisible en ordonnant la publicité au moins en partie, mais elle est encore largement employée comme le montre l'enquête sur les tarifs de 1882-83 ³.

En Angleterre et aux Etats-Unis d'Amérique, pays de tarification absolument privée, on l'emploie sur une grande échelle. Pour presque tous les transports importants, il y a accord spécial entre l'expéditeur et la Compagnie et réduction sur le prix ordinaire ⁴. Aux Etats-Unis, cette méthode est encore employée spécialement par les nombreux agents nommés par les chemins de fer et qui servent d'agents de concurrence ⁵.

22. Développement de la tarification privés⁶. — Le développement de la tarification des chemins privés a le caractère et la forme de l'individualité. Lorsque dans un pays un grand nombre d'administrations autonomes dirigent les chemins de fer, et cela a été jusqu'à présent le cas dans tous les pays importants, la classification à la valeur se développe dans chaque administration d'une manière différente et pour chacun de leurs rayons d'action, il y a des bases et des tarifs exceptionnels différents. Ce développement

¹ Voir exposé des motifs du projet de loi concernant le rachat de plusieurs lignes privées par l'Etat en Prusse, 29 octobre 1879, IV, p. 69.

² Pour les chemins rhénans seuls depuis 1876 jusqu'à la reprise par l'Etat en 1880, il y a eu 184 constatations de faits de ce genre. (Voir le mémoire prussien concernant les résultats obtenus par l'extension et la consolidation du réseau de l'Etat au cours de l'année 1880, p. 43.)

Un moyen plus efficace que l'interdiction légale des remises, consiste à interdire les revendications d'itinéraires comme cela est prévu par l'arrêté du Conseil fédéral du 12 mars 1885 portant modification du § 50 du règlement d'exploitation pour les chemins de fer allemands. Car dans ce cas la remise devient inefficace en ce qui concerne la concurrence des chemins de fer entre eux et le principal motif de son usage est supprimé.

³ Voir tome I, p. 606 et suiv.

⁴ Voir pour l'Angleterre, Cohn, *Englische eisenbahn politik*, II^e partie, p. 459 et suiv.

⁵ Voir *Archiv für eisenbahnen*, 1879, p. 98 et suiv.

⁶ Voir Sax, *Verkehrsmittel*, vol. II, p. 435-439. Déposition du directeur Büchtemann devant la commission d'enquête pour les tarifs allemands 1875, p. 1 à 11. Mon article: *Zur geschichte des deutschen eisenbahntarifwesens. Archiv für eisenbahnen*, 1884, p. 282 et suiv.

dépend en première ligne de l'autonomie des Compagnies en matière de tarifs et souvent du pur caprice de leurs directeurs dans la manière d'envisager la tarification. En second lieu, ces Compagnies sont guidées par les différences économiques des régions qu'elles desservent et dans lesquelles elles prédominent. Souvent une marchandise qu'on rencontre rarement dans une contrée, qui y coûte relativement cher, et qui est peu importante pour le trafic, se rencontre dans une autre comme un produit très répandu, utilisé, pouvant donner lieu à une quantité considérable de transport. Dans cette dernière région elle sera classée dans les classes inférieures des tarifs, tandis que dans la première elle prendra rang dans les classes les plus élevées.

Alors qu'au début les tarifs étaient relativement simples, que parfois il n'existait qu'une base moyenne, une série de taxes pour toutes les marchandises, le temps amenait des modifications complètes. Les immenses révolutions que les chemins de fer introduisaient avec eux dans la vie économique et l'importante diminution des frais de transport eurent pour effet de créer en quelque sorte pour le trafic certaines marchandises nouvelles qui jusque-là n'étaient pas susceptibles d'être transportées ou ne l'étaient que dans une faible proportion. Les chemins de fer favorisaient ce développement de trafic et pour en obtenir eux-mêmes une plus grosse part consentaient des réductions dans les prix de transport et modifiaient par suite les tarifs simples du début; pour donner satisfaction aux commerces de marchandises nouvelles et aux demandes continuelles des intéressés d'abaisser la classe à la valeur tantôt d'une marchandise, tantôt d'une autre, la classification devenait toujours plus compliquée et plus spéciale. Des tarifs exceptionnels étaient créés tantôt pour un article, tantôt pour un autre. Plus le réseau devenait dense et plus les diverses administrations autrefois bien distinctes, voyaient leurs lignes se pénétrer les unes les autres, ce qui nécessitait d'un autre côté des tarifs directs afin d'éviter les inconvénients des réexpéditions. Mais comme les classifications étaient différentes et qu'il arrivait rarement que la même fût adoptée dans un cas déterminé par plusieurs administrations, l'établissement de tarifs directs conduisit à conclure un accord pour une classification spéciale à ces tarifs communs. Cette classification commune était en général plus compliquée que celles qu'elle remplaçait; en effet, pour les articles appartenant à des classes différentes suivant les administrations, il fallait créer des classes nouvelles communes. Si le nombre était très grand des compagnies participant à ces tarifs communs leur établissement soulevait des difficultés extraordinaires qu'on ne pouvait souvent surmonter qu'en limitant la classification commune aux articles les plus appropriés au tarif commun, et en n'appliquant le tarif qu'aux stations les plus importantes pouvant y prendre part. La complication alla encore plus

loin. Avec l'accroissement de densité du réseau et du trafic il ne s'établit pas seulement de tels tarifs directs et communs avec classifications différentes, mais encore les unions de trafic liées par ces tarifs cherchèrent à s'emparer mutuellement du commerce de leurs régions et se firent la concurrence aux points de jonction. Il en résulta des variations incessantes dans la classification et dans les bases, une incertitude et une confusion régnant dans toute la tarification, de telle sorte que non seulement le public, mais encore les employés eux-mêmes ne purent se retrouver avec sûreté dans les tarifs ; de là de nombreuses réclamations, la vérification et le décompte des lettres de voiture furent rendus difficile à l'extrême.

Un tableau frappant et à cause de sa source absent d'exagération, se trouve dans un rapport de commission préparé pour l'assemblée générale de l'Union des chemins de fer allemands en 1871, assemblée qui avait pour but la recherche d'une classification uniforme. On y lit en effet ce qui suit : « On peut admettre comme règle que dans chaque administration, il y a autant de classifications avec des différences plus ou moins grandes qu'il y a d'unions de trafic avec lesquelles on a conclu des tarifs communs. — Il faut y ajouter encore que les domaines géographiques des unions peuvent être tels qu'un parcours soit commun à plusieurs unions. Quand il y a pour ces différentes unions des classifications différentes, il en résulte une telle confusion que ceux qui font les expéditions sont eux-mêmes très embarrassés pour trouver le mode de transport le plus avantageux et que de nombreuses erreurs sont inévitables ; elles amènent des plaintes et de fréquentes réclamations de la part des intéressés, des correspondances sans fin entre les directeurs, les employés supérieurs et les agents chargés de la vérification des taxes. »

De semblables difficultés ont été rencontrées non seulement en ce qui concerne l'Union des chemins de fer allemands, mais encore presque partout où s'exerçait l'influence de la tarification privée ; elles ont été plus ou moins graves et ont donné lieu aux plaintes les plus vives contre la confusion et l'incertitude des prix de transport ¹.

Quand la confusion des tarifs eut atteint la limite extrême et fut devenue nuisible aux intérêts des chemins de fer eux-mêmes, la pression de l'opinion publique et de l'Etat amena les Compagnies à créer une uniformité dans la forme au moyen d'un système de tarif commun et d'une classification uniforme ; elles cherchèrent ainsi à supprimer au moins en partie les inconvénients et spécialement, à vrai dire, ceux qui leur étaient nuisibles à elles-mêmes.

Le premier pas se fait d'ordinaire par l'adoption d'un système de tarif uniforme

¹ En ce qui concerne la France, voir le rapport de Waddington concernant la réforme des tarifs, reproduit dans l'*Arch. für Eisenbahnwesen* en 1880, p. 154 et 155.

et d'une classification égale pour les trafics directs et communs pour lesquels le besoin s'en fait plus spécialement sentir. Puis succède l'adoption de ce système uniforme pour les tarifs locaux. C'est en Angleterre que tout d'abord on a procédé de la sorte par l'introduction depuis 1850, de la classification, dite du *Clearing-house*, qui a été adoptée, par la majorité des Compagnies pour les tarifs directs et de transit, mais jusqu'à ce jour elle ne s'est pas étendue au trafic local. Pour ces derniers tarifs chaque administration anglaise est encore autonome en fait de classification, et les tentatives faites pour leur imposer également comme tarif maximum légal la classification du *Clearing-house*, sont restées vaines¹. En Autriche-Hongrie, on a adopté depuis 1876, la classification de la Compagnie des chemins de fer de l'Etat dans tous les chemins de fer, pour le trafic local et direct, à l'exception des chemins de fer du Sud et de quelques Compagnies de peu d'importance ; en Allemagne, la réforme des tarifs de 1877 a porté sur le trafic local et direct, en France, la classification de 1879 a été également mise en vigueur ; en Suisse, on a adopté dans les dernières années le tarif de réforme allemand avec quelques modifications ; en Italie les chemins de fer ont semblablement admis une classification commune résultant des nouveaux tarifs de 1884.

On est allé plus loin dans cette voie en concluant dans des conventions l'application de schémas de tarifs internationaux et d'une classification internationale, comme dans les conventions entre les chemins allemands d'un côté, et de l'autre les chemins autrichiens, russes, hollandais, belges, anglais, français et italiens. C'est naturellement beaucoup plus difficile quand les pays contractants ont des systèmes de tarifs et une classification différents, par exemple dans le trafic italo-allemand où il faut tenir compte des systèmes de tarifs de l'Allemagne, de l'Autriche, de la Suisse et de l'Italie. Là, se sont présentées des difficultés semblables à celles de l'établissement des premiers tarifs communs et directs, mais sur une plus grande échelle : aussi est-on souvent contraint de se contenter de tarifs relatifs aux articles les plus répandus, ou des tarifs de réexpédition.

Il y a une différence entre cette unité de forme dans le système de tarifs et la classification et l'unité de fond de tarification qui tend, à l'aide de bases semblables pour les tarifs de la limitation des tarifs exceptionnels et de la suppression totale des ristournes, à donner aux tarifs l'uniformité et l'équité.

L'unité qui n'existe que dans la forme a apporté peu d'amélioration à ce point de vue ; elle a été profitable aux chemins de fer eux-mêmes, mais pas suffisamment au public et au trafic. C'est ce que montre l'action des tarifs

¹ Voir Cohn, *Englische Eisenbahnpolitik*, vol. II, p. 78, — et vol. III, p. 50. Tout nouvellement les chemins anglais à la suite de la loi du 10 août 1888 se préparent à introduire la classification du *Clearing-House*, également dans leurs tarifs locaux et le tarif maximum.

dans tous les pays qui ont un système de tarif commun, une classification semblable, mais où les chemins de fer sont restés indépendants pour la fixation des bases et la mise en vigueur des tarifs exceptionnels. C'est ce qui se présente aujourd'hui dans presque tous les grands pays l'unité de fond n'existant encore nulle part. On en est le plus rapproché en Prusse, en Allemagne et en Italie, le plus éloigné dans les pays où les administrations sont absolument soumises à l'action privée, comme en Angleterre et dans le nord de l'Amérique.

L'uniformité de fond peut difficilement être obtenue avec la direction des chemins fer dans les mains de l'industrie privée ou lorsque leur administration suit les règles de l'industrie privée. Elle est directement contraire à la tarification qui résulte de ces règles, et cela spécialement pour les motifs indiqués § 11 (à la fin) ; par suite les administrations privées l'ont combattue et entravée par tous les moyens. L'individualisme et la divergence dans les bases, la création de nombreux tarifs spéciaux, le consentement de ristournes pour les commerçants faisant de nombreux transports, rentrent dans la méthode et l'intérêt de l'administration privée, et celle-ci ne cherche pas à s'arrêter dans cette voie, mais plutôt à la suivre avec une impulsion plus vive. Aussi, quand elle ne rencontre pas d'obstacle elle donne à cette conception un tel développement que les tarifs exceptionnels et les ristournes deviennent presque la règle pour tous les transports de quelque importance, que les tarifs généraux ne s'appliquent qu'aux transports ceux qui n'ont pas d'importance. Voilà la dernière conséquence des principes de la tarification privée, c'est-à-dire l'établissement des prix de chaque opération importante de chemin de fer suivant la valeur qu'elle a pour celui auquel elle s'applique, c'est-à-dire suivant ses ressources, sa fortune. Ce cas se présente de la façon la plus répandue dans le pays où l'administration privée est maîtresse absolue, aux Etats-Unis et en Angleterre ¹.

Ce qui se passe en Angleterre n'est pas très différent. Chaque administration est souveraine de décider quelles bases elle appliquera dans la classifica-

¹ L'enquête officielle de l'Etat de New-York a montré que les ristournes ou tarifs particuliers suivant les clients avaient pris assez d'extension pour être presque la règle, et que les tarifs normaux étaient l'exception. « Par exemple pour le *New-York central and Hudson River railway*, les contrats de transport intervenus à titre spécial ont, dit-on, dépassé 6000 en une année. Le secret est d'un usage constant, il n'y a pas de règle, de traitement uniforme dans la fixation des prix de transport. Si on pense que le client a un bénéfice important, il est forcé de partager avec le chemin de fer ; le gain est-il faible ce dernier, détermine le bénéfice ou la perte et leur importance. — De cette façon chaque marchand, chaque expéditeur et par leur intermédiaire chaque individu le long de la ligne dépend de la Compagnie du chemin de fer dans une certaine mesure. Si vous êtes dans ses bonnes grâces vous en serez récompensé par des faveurs et des prix réduits. Si vous leur déplaitez vous pourrez lire leur mécontentement dans vos comptes. »

Voir *Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen*, année 1880, p. 420.

tion du *Clearing-House*, mais elle est également indépendante dans les fixations de tarifs spéciaux qui modifieront cette classification par entente avec les autres lignes contractantes. Aussi se sert-on peu des tarifs publiés. traite-t-on spécialement pour chaque quantité importante de marchandises, accorde-t-on des rabais de tarifs, ou pour respecter la forme, introduit-on des tarifs exceptionnels temporaires qui d'après les déclarations des directeurs des chemins anglais rapportent des millions à chaque administration importante et desquels dépendent les 9/10 du trafic par voie ferrée¹.

Il existe encore en Allemagne pour les tarifs généraux, chez différentes administrations, des bases différentes, mais la grande majorité et notamment toutes les Compagnies importantes ont adopté les bases des chemins de fer de l'Etat prussien. Il subsiste des tarifs exceptionnels, mais en nombre limité et les ristournes ne sont plus usitées que pour quelques chemins de l'Allemagne du Sud.

L'enquête de 1882-83 a montré qu'en Autriche-Hongrie on était encore très loin de l'uniformité de fond. Non seulement chaque Compagnie a ses bases spéciales pour les tarifs normaux, mais encore il existe à côté un grand nombre de tarifs exceptionnels de différentes natures et les ristournes accordées, c'est-à-dire annoncées publiquement, ont atteint le chiffre de 2,859 en 1881, 3,240 en 1882, et 3,703 en 1883. On ne peut savoir combien d'autres ont été consenties à titre particulier, mais qui, d'après l'arrêté ministériel du 31 décembre 1879, n'ont pas été publiées pour ne pas léser les intéressés du pays².

En France le rapport de M. Waddington, déjà cité, montre que les Compagnies avaient non seulement des bases différentes pour leurs tarifs généraux mais que souvent ces bases variaient et étaient établies sans règle dans un même rayon commercial. Aucune méthode, aucune vue uniforme ne présidait

¹ Voir *Wehrmona. Reisestudien über Anlagen und Einrichtungen der englischen Eisenbahnen*, p. 36; — Cohn, *Englische Eisenbahnpolitik*, II^e vol., p. 454 et 469.

² Voir enquête sur les tarifs de l'empire autrichien de 1882-1883, I^{re} partie, p. 111 et 152; II^e partie, p. 23-27.

Dans cette enquête on lit dans le rapport relativement au système de tarifs et à leurs bases, I^{re} partie, p. 536 :

« La base de la tarification est parfois semblable sur différentes Compagnies pour l'une ou l'autre classe, mais presque jamais pour toutes les classes, de sorte qu'on peut affirmer qu'autant est grand le nombre de Compagnies, autant l'est celui des variations des systèmes de tarifs qui nous régissent. On se tromperait si à titre de circonstance atténuante de cette diversité on voulait tirer cette conclusion que les domaines commerciaux auxquels elle s'applique sont chez nous bien différents et éloignés. Ce serait le cas que cela se comprendrait bien, car ce serait vraisemblable, si dans une des provinces de l'empire il avait existé d'autres motifs pour établir les tarifs sur des bases différentes de celles des autres provinces; mais des parties du territoire ayant une identité économique sont justement celles qui sont traitées d'après des systèmes différents. Des lignes parallèles, des lignes d'une seule et même Compagnie qui ne diffèrent que dans les livres, mais ont exactement les mêmes relations, n'ont pas la même tarification. Il semble souvent que le hasard ait collaboré avec nos Compagnies à la confection des bases des prix de transport. »

à la confection de tarifs spéciaux, nombreux et très utilisés par le commerce dont le nombre atteignait 1,854 en 1880. La réforme des tarifs apportera au moins pour les tarifs généraux une certaine uniformité dans les bases ¹.

En Italie, les nouveaux tarifs du 1^{er} juillet 1885 ont créé une tarification uniforme pour les bases. L'avenir montrera si elle sera durable pour les Compagnies privées qui existent encore dans ce pays.

¹ Voir *Archiv für Eisenbahnwesen*, 1880, p. 155 et suiv. ; 1885, p. 534 et suiv.

CHAPITRE III

RÉSULTATS ET CRITIQUE DE LA TARIFICATION CONFORME AUX RÈGLES DE L'ÉCONOMIE PRIVÉE

Les résultats de la tarification conforme à l'industrie privée, comme nous l'avons déjà montré en partie, ne sont pas partout de nature à favoriser les intérêts généraux et le développement de la collectivité. Par suite, les deux bases fondamentales de cette tarification, c'est-à-dire la classification à la valeur et les tarifs différentiels, ont été souvent l'objet de critiques dédaigneuses. Ce qui va suivre a pour but de chercher à mettre en lumière les phénomènes essentiels qui en résultent et à apprécier les attaques auxquelles elle a donné lieu. — C'est une tâche difficile, parce que la lutte ardente des opinions a troublé et dénaturé la réalité des faits et que de plus il faut pour cela élucider certaines questions économiques restées encore assez obscures jusqu'à ce jour.

23. Inégalités et injustices dans l'établissement des prix de transport et conséquences qui en résultent. — L'inégalité dans l'établissement des prix de transport est toujours liée, dans une certaine mesure, à la tarification privée, à la classification à la valeur et aux tarifs différentiels. L'établissement d'un système de tarifs et spécialement la confection d'une classification des marchandises, répondant aux intérêts des chemins de fer aussi bien qu'à ceux de la communauté, sont en eux-mêmes entourés de grosses difficultés. Ils nécessitent avant tout une connaissance complète et générale des conditions économiques. Il faut connaître non seulement les marchandises si différentes qui se trouvent dans le commerce, mais encore leur emploi, leur valeur, leur capacité de supporter des charges et les rapports qu'elles ont les unes avec les autres. Ajoutez à cela que de nouvelles marchandises s'introduisent chaque jour dans la circulation, que leur valeur change à chaque instant et varie avec les différents lieux ; il n'est pas nécessaire d'insister sur ce qu'il se présente, pour établir équitablement une classi-

fication générale et précise, de difficultés dont il est presque impossible de sortir victorieux. Même avec la plus grande attention, il se produit toujours des erreurs dans l'attribution à une classe déterminée de telle ou telle marchandise ; rarement on peut assurer qu'une marchandise n'est pas mal classée par rapport à certaines autres. Cette difficulté dans l'établissement d'une classification équitable, a été accentuée, non sans raison, par les adversaires de ce système et beaucoup ont cru y voir un motif pour l'écartier absolument ¹.

Des difficultés semblables à celles qui s'opposent à l'établissement d'une classification exacte, se rencontrent pour la fixation des bases kilométriques, et quand il s'agit d'accorder ou de refuser des tarifs spéciaux, là encore est nécessaire une connaissance précise des rapports commerciaux qui sont en jeu, afin de se faire une opinion justifiée sur les effets du tarif spécial, et de ne pas nuire aux intérêts généraux plutôt que de leur être utile. La tarification privée n'a pas été en mesure de trouver, à ces difficultés résultant de la nature des choses, une solution conforme aux intérêts généraux. — Cela provient en partie de ce que cette solution était contraire aux intérêts particuliers des chemins de fer, en ce qu'ils recherchent le plus possible une tarification qui leur soit absolument propre, alors que pour arriver à un résultat satisfaisant il faut chercher beaucoup plus d'unité. Il se présente de nouveau le cas où les intérêts généraux doivent céder le pas aux intérêts particuliers des Compagnies privées. Mais il faut, quand on veut être juste, ne pas oublier que par l'émiettement des chemins de fer en un grand nombre de petits réseaux, la tarification privée n'était pas du tout en situation de résoudre la question d'une façon satisfaisante pour les intérêts généraux. Il en résultait plutôt une dissemblance des prix de transport beaucoup plus grande et plus nuisible à ces intérêts, que n'en comportaient par elles-mêmes la classification à la valeur et la tarification différentielle. C'est un point à bien noter, et il ne faut pas faire porter à la tarification privée le poids d'inconvénients qui résultent de cet émiettement des Compagnies de chemins de fer. Si donc l'établissement des tarifs dans une même contrée, ou dans le domaine économique d'une même nation, n'est pas dirigé par la même main, et si un grand nombre d'administrations indépendantes privées, ou appartenant à l'Etat, ont des systèmes de tarifs ou une classification à la valeur différents, ou bien si même avec un système uniforme et une classification semblable, elles sont autonomes pour la fixation des bases et des tarifs spéciaux, il en résultera une dissemblance considérable dans les prix de transport, quels que soient

¹ Voir d'Avis, *Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen*, année 1870, p. 95, et aussi le dire de l'expert Richter dans l'enquête sur les tarifs allemands en 1875, *Comptes rendus sténographiques*, p. 417 et 418.

les principes qui auront été observés par chacun des réseaux particuliers.

En outre, la plupart des produits importants d'une même contrée, ou d'un même domaine économique national, ont différentes provenances, mais luttent les uns contre les autres sur les différents marchés de la région pour y être vendus, en conséquence la dissemblance dans l'établissement des prix des différentes Compagnies crée des conditions inégales pour la vente et la production, et il ne peut pas en résulter des dommages pour l'intérêt général, à l'avantage des intérêts particuliers des administrations du commerce, de la production et aussi de ceux des commerçants qui savent se créer des conditions exceptionnelles pour leurs établissements industriels, pour les articles spéciaux de leur commerce.

Il y a donc deux motifs qui, dans la période où les chemins de fer dépendaient de l'action privée, ont amené une dissemblance dans les prix, injuste et nuisible dans une large mesure, aux intérêts généraux : c'est d'abord la tarification conforme à l'économie privée en elle-même, en raison des vues individuelles qui ont présidé à son établissement, et en second lieu l'émiettement plus ou moins considérable des réseaux, qui a existé partout à cette époque. — Si les raisons qui ont donné naissance à cette divergence dans la fixation des prix peuvent se distinguer, il n'est par contre pas possible de faire une distinction semblable pour leur influence sur les rapports économiques, et ces conséquences doivent appeler toute notre attention.

Dans les paragraphes 18 à 22, on a exposé et expliqué la dissemblance dans les taxes, telle qu'elle résulte des différentes classifications, des différentes bases des tarifs différentiels et des ristournes. L'histoire de tous les pays apprend que depuis le début des chemins de fer jusqu'à ce jour, il s'est élevé contre ce système les plaintes les plus vives. Si on les examine séparément, on voit qu'elles portent en général sur la différence de traitement provenant soit de tarifs locaux et directs inégaux, soit de tarifs exceptionnels. C'est principalement l'industrie et la vente locale qui se sentent lésées dans leurs débouchés par l'avantage de prix des tarifs directs et spéciaux sur les tarifs locaux, et cela en faveur du commerce direct, et de la production de pays plus éloignés. On juge que ce préjudice est causé dans une région dont on devrait naturellement satisfaire la consommation, et cela en particulier quand à la concurrence intérieure s'ajoute la concurrence de l'étranger; aussi se plaint-on de ce que la production locale doit supporter des taxes élevées, alors que celle d'un pays éloigné avec lequel elle est en concurrence, est favorisée dans la lutte par des taxes réduites. — Les avantages qui résultent de la situation géographique sont supprimés et on trouble artificiellement les relations économiques. De même les marchés de l'intérieur se plaignent de ce que le commerce intermédiaire (leur rôle de commissionnaire), autrefois si pro-

ductif, le devienne moins, sinon impossible, par suite des tarifs directs ou de transit; il en résulte, soit de la part de ces catégories de personnes, soit surtout de celle des agriculteurs par suite de la concurrence que leur font les céréales de l'étranger, une agitation persistante contre les tarifs différentiels, qui se fait jour dans un sens ou dans l'autre, dans la littérature, les discussions parlementaires ou autres, les enquêtes sur les tarifs, etc. ¹.

Bientôt aussi entrent en ligne les points de vue nationaux; on se plaint des avantages accordés par les taxes des chemins de fer aux produits étrangers, de préférence à ceux du pays, et contre l'altération de la politique économique et douanière qui en résulterait en faveur des intérêts particuliers des Compagnies. — D'un autre côté, pour la défense de la tarification différentielle, on produit les raisons indiquées dans les § 11 et 13 et tirées de la répartition des frais fixes et on affirme l'utilité de ces tarifs, non seulement pour les chemins de fer, mais encore pour le commerce et l'industrie et spécialement dans l'intérêt des consommateurs; car la lutte est rendue plus vive sur les marchés, et les prix des denrées indispensables sont diminués. On refuse d'admettre que les pays les plus rapprochés d'un marché aient un privilège exclusif à sa possession et on vante comme un avantage capital des chemins de fer et du perfectionnement qu'ils apportent dans les transports, la possibilité qu'ils donnent de rendre la lutte des produits possible dans un rayon de consommation plus étendu. — On montre enfin que les tarifs différentiels, en diminuant les prix de revient, sont indirectement avantageux à l'industrie locale, et qu'ils lui deviennent directement utiles en s'y appliquant graduellement ².

Il est difficile de s'y reconnaître dans cette lutte d'opinions. Cependant, il me paraît établi que la tarification privée est souvent allée trop loin dans l'usage des tarifs différentiels.

Même si l'anéantissement ou la réduction du commerce intermédiaire n'est pas un inconvénient économique général, et si on peut à juste titre répliquer aux réclamations que cette réduction est un résultat du développement économique occasionné par les chemins de fer, qui en même temps augmentent

¹ Voir Krönig, *Differentialtarife*, p. 1-82, où on trouve aussi les extraits de la littérature allemande. — Sax, *Verkehrsmittel*, vol. II, p. 425-433; voir aussi l'enquête allemande sur les tarifs différentiels en 1872 et celle de 1874; l'enquête autrichienne de 1882-1883, où ces questions sont traitées sous toutes leurs faces. Pour l'Angleterre, voir Cohn, *Régime des chemins de fer*, p. 402 et suiv.; pour les tarifs russes, voir Hoch, *Premiers essais pour trouver une solution à la question des tarifs de chemins de fer en Russie*, p. 14, 35, 63-89.

² Voir Cohn, *Régime des chemins de fer pendant les dix dernières années*, p. 51, 59, 110 et suiv.; enquête sur les tarifs autrichiens. 1882-1883, chap. 1, p. 616-672. D'autre part: *Documents pour l'étude de la question des tarifs spéciaux pour le transport des produits étrangers sur les chemins allemands*, publiés par l'Union des chemins privés en Prusse, Berlin, 1879; Grierson, *Railway rates*, p. 21-40, 62-67.

le rayon d'action des produits et du commerce, plutôt que le résultat de la tarification différentielle, on ne peut nier que ce développement ait été accéléré et accru inutilement par les divergences de taxes des Compagnies de chemins de fer¹. Il n'est pas douteux que dans bien des cas la tarification privée ne néglige la production locale, le commerce local qui lui sont assurés en faveur du commerce direct et du commerce de transit qui lui sont contestés ; non seulement elle apporte moins de soin pour les premiers, mais encore elle leur impose souvent le poids de taxes trop élevées afin d'éviter les pertes qui pourraient résulter de l'abaissement des taxes, réduites en vue de la concurrence pour le commerce direct et de transit².

Indépendamment de cette opposition des tarifs locaux et directs, la diversité des bases et des tarifs spéciaux des différentes Compagnies a dans d'innombrables cas produit des dissemblances et des injustices dans l'établissement des prix de transport pour des régions appartenant à divers domaines de chemins de fer. Le succès ou l'insuccès d'entreprises importantes peut résulter de petites modifications dans les tarifs. Un seul pfennig de plus par quintal et par mille³ peut paralyser complètement une branche d'industrie dans un district et créer en même temps un monopole pour une autre région⁴.

Cependant, il n'est pas nécessaire d'insister sur ce que des faits de ce genre ne servent pas les intérêts économiques généraux.

« Il n'est pas possible, dit Cohn (*Englische Eisenbahnpolitik*, t. II^o, p. 441), qu'il soit du devoir des entreprises de transport de supprimer les distances géographiques par la divergence dans la fixation des prix de transport. On ne s'explique pas le but auquel servirait ce déplacement de tous les *emplacements* naturels de la production et de la vente. L'emplacement d'une branche d'industrie particulière est déterminé par un certain nombre de conditions nécessaires à cette industrie ; leur concours, leur rencontre fixent un point ou un autre ; elles peuvent se modifier avec le temps et justifier un déplacement, mais celui-ci n'est ni désirable ni motivé par aucune raison sérieuse quand il résulte d'un système de taxes de transport qui se comptent par penny. »

On ne peut nier que la tarification privée avec ses divergences dans la fixa-

¹ Sax lui-même l'indique dans ses *Verkehrsmittel*, t. II, p. 11 et 431-432.

² On en trouve de nombreux exemples dans les ouvrages cités dans la note précédente. Voir de plus : von der Leyen, *Les Chemins de fer de l'Amérique du Nord*, p. 267-269 et 321-329, où il nous montre que les taxes du tarif local sont extrêmement élevées alors que celles du transit descendent au-dessous du prix de revient. Voir aussi, *Journal de l'Union des chemins allemands*, 1885, p. 422.

³ Le mille vaut 7,500 mètres.

⁴ Lehr, *Eisenbahntarife and Eisenbahnmonopol*, p. 19 ; voir aussi mon rapport : « Pour l'histoire des tarifs de chemins de fer d'Allemagne », *Archiv für Eisenbanwesen*, année 1885, p. 232-284.

tion des taxes, n'occasionne, ou tout au moins, ne favorise un déplacement des conditions de la production et de la consommation, la création artificielle d'industries et leur suppression dans des cas où elles devraient naturellement prospérer, et enfin une foule de transports inutiles et contraires aux principes de l'économie politique. — Non seulement il en résulte un désavantage économique, mais encore cette différente manière de traiter diverses contrées et divers produits suivant les administrations amènera nécessairement des luttes d'intérêt dans une même région, dans un même domaine économique ; ces luttes sont de nature à nuire au sentiment de l'homogénéité économique ¹.

Il n'est en outre pas contestable que cette dissemblance dans les tarifs n'ait été favorable aux grandes affaires, au commerce en gros, au détriment des petites affaires, du commerce de détail et de la vente sur place. Car les détaxes et autres avantages, comme nous l'avons exposé plus haut, sont accordés par la tarification privée aux seuls clients importants, le petit expéditeur devant payer les tarifs réguliers à base élevée. Cette irrégularité de tarification n'a pas moins contribué à concentrer de plus en plus la production et le commerce dans les grandes villes ; celles-ci, à titre de centre de production et de consommation, à titre de points de jonction avec les lignes concurrentes, jouissent en effet de préférence, des abaissements de tarifs. L'accroissement énorme des grandes villes depuis cinquante ans est connu ; on a peut-être exagéré la part de responsabilité qui en incombe, en première ligne, à la tarification privée ; mais on ne peut nier que par le traitement injuste qu'elle a accordé aux petites stations intermédiaires elle n'ait contribué puissamment à ce résultat en favorisant par sa tarification inégale les points de jonction importants. Et comme ce développement des grandes villes peut être considéré comme malsain et trop brusque, comme il s'est produit aux frais et au désavantage de la campagne et des petites villes, la tarification privée ne peut encore en cette occasion échapper au reproche d'avoir été nuisible à l'économie politique ².

¹ Voir *der einheitliche deutsche Eisenbahngütertarif*, Berlin, 1879, p. 11 et 12.

² On trouve à ce sujet d'intéressantes informations dans les documents officiels de statistique allemands relatifs à la statistique des chemins de fer et de la population de l'empire, 1867 à 1880, Berlin, 1884. Il ressort de cette enquête, non seulement que les grandes et moyennes villes ont acquis un développement bien tranché, mais encore que les petites villes et les villages qui ont communication par chemins de fer n'ont pas vu en général leur population augmenter grâce aux chemins de fer. Ceux-ci paraissent y avoir à peine contribué, puisque l'accroissement n'a pas dépassé, ce que l'excédent des naissances suffit à expliquer, et il n'a pas été sensiblement plus considérable que celui des petites villes et des villages qui n'ont pas de chemins de fer. Il n'est pas invraisemblable que ce résultat surprenant n'ait été la conséquence des avantages accordés par les tarifs de chemins de fer aux villes de grande et de moyenne importance et du délaissement des petites stations intermédiaires.

Comme en outre le développement économique des pays civilisés a été en partie malsain depuis l'époque des chemins de fer et qu'au lieu d'un progrès sérieux et continu, à des périodes d'élévations vertigineuses ont succédé des crises dans lesquelles s'effondrent des entreprises et des capitaux considérables, il n'est pas douteux que l'administration privée des chemins de fer n'ait à se reprocher d'être dans une certaine mesure coupable de cet état de choses. Et cela parce que la construction des lignes n'a pas suivi un développement uniforme et qu'elle a été beaucoup plus active dans les périodes de surproduction vertigineuse qui ont d'habitude précédé les crises et aussi parce qu'elle a aidé par sa tarification inégale, par la concession de faveurs exceptionnelles, la création d'entreprises énormes et malsaines.

Une toute autre question est de savoir, si d'autre part, on doit faire disparaître ce développement anormal, en introduisant subitement un autre système de tarifs et en supprimant toutes les faveurs. Ce serait sans aucun doute une grande faute. Mais on peut cependant soutenir que le développement économique des états civilisés aurait été, peut-être plus lent, en tout cas plus sain, si la révolution économique créée par le perfectionnement des transports par voie ferrée n'avait été artificiellement et outre mesure, accélérée et précipitée par la tarification conforme à l'économie privée.

24. Instabilité et incertitude des prix de transport et conséquences qui en résultent. — Un résultat de la tarification privée est en outre la constante modification de la classification et des taxes, l'instabilité et l'incertitude amenées dans les rapports commerciaux par ces causes et par les concessions de faveurs secrètes.

Il en est ainsi de par la nature des administrations privées qui, suivant les conjonctures commerciales et suivant la concurrence, modifient constamment leur classification et leurs taxes pour obtenir le plus de transports possible et en tirer des bénéfices. Pour défendre ce procédé on fait remarquer que les autres moyens de transport l'emploient aussi, par exemple les bateaux, et qu'il est naturel d'établir les prix de transport comme les prix des marchandises suivant l'offre et la demande. A cela on peut objecter le caractère de monopole des chemins de fer, et que l'exemple des autres moyens de transport ne résout pas la question de savoir s'il est avantageux pour l'économie nationale, pour les intérêts généraux, qu'il y ait de telles modifications continues dans le prix de transport, une telle incertitude dans les rapports commerciaux. A cette question il faut répondre négativement. S'il est juste que les tarifs correspondent aux besoins du commerce et subissent par suite de temps en temps des changements, cependant une modification trop fréquente et l'établissement de tarifs dont ne jouit pas tout le monde exercent une

influence nuisible aux intérêts généraux. Ces deux conditions se rencontrent dans l'économie privée et la deuxième, comme on l'a établi par le § 21, conduit assez loin pour ne faire payer les tarifs publics qu'au petit commerce, et réglementer la taxe des gros transports au moyen de ristournes et de tarifs exceptionnels temporaires. Les tarifs généraux ne subissent pas des modifications moins fréquentes, suivant les cas qui se présentent ¹.

Il est clair que ce défaut de sécurité, ces fluctuations continuelles des prix servant aux relations commerciales, sont très nuisibles pour tout homme d'affaires qui compte les frais de transport comme une partie des prix de revient de ses dépenses, et qu'elles entraînent souvent des pertes, notamment dans les affaires nombreuses qui ne peuvent être accomplies immédiatement, mais seulement dans un certain intervalle de temps. C'est avec raison qu'on dit à ce sujet dans l'enquête sur les tarifs de l'Autriche 1882-83 (1^{re} partie, p. 309) : « La sécurité et la stabilité sont les conditions indispensables de toute entreprise. On peut s'accommoder de conditions désavantageuses, jamais de conditions variables. »

En outre, cette instabilité, cette insécurité des prix compromet la stabilité et la solidité de la production et du commerce en général. Car c'est une chose connue qu'une industrie, un commerce sont d'autant moins solides, que les éléments qui servent à déterminer les prix et parmi lesquels se trouvent les frais de transport, sont fixés d'une manière moins stable. Cela apparaît spécialement dans les régions où la civilisation a atteint un degré moins avancé, où toutes les marchandises et surtout celles qui sont amenées de loin, subissent des fluctuations de prix colossales dues principalement à l'insécurité des transports et des frais de transport. Les progrès de la civilisation amènent

¹ C'est aux Etats-Unis que cela va le plus loin, dans ce pays où l'administration privée des chemins de fer a le plus grand développement. (Voir à ce sujet von der Leyen *Archiv für Eisenbahnwesen*, année 1885, p. 1-7.) Il dit entre autres choses : « On ne peut se faire une idée des fluctuations des taxes d'une même zone commerciale, et il faut pour cela pouvoir en connaître le nombre exact. Un renseignement de cette nature, en ce qui concerne les transports ordinaires entre New-York et Chicago, pour l'époque qui s'étend du 1^{er} janvier 1862 au 22 juin 1883, soit pour vingt et une années et demie, se trouve dans un court travail du célèbre président de l'Union des lignes de l'Est, Albert Fink. De ce tableau il résulte qu'en ces vingt et une années et demie, il n'y a eu comme intervalle de temps le plus long sans fluctuations dans les taxes que celui du 15 février 1878 au 22 septembre 1879, soit environ un an et demi ; pendant les autres années, on rencontre, dans de courts et très différents intervalles les fluctuations les plus considérables ; c'est ainsi qu'il y en a eu dans les années de 1864 à 1867, 1874, 1879 et 1881, deux ; en 1862, 1863, 1868 et 1872, trois ; en 1873, 1876, 1877 et 1882, quatre ; en 1875, cinq, en 1870, neuf ; en 1871, onze ; en 1869 vingt. Et quelles fluctuations ? Au 18 février 1869, par exemple, les prix de la première classe passaient de 188 à 45 cents, tombaient au 24 février à 40 cents, remontaient subitement au 15 mars à 160 cents, pour augmenter et atteindre au 1^{er} juillet le prix primordial de 188 cents. A la fin de juillet, nouvelle baisse, en août, les prix varient pour ainsi dire de jour en jour et atteignent le 7 le point le plus bas de 25 cents, d'où par une série de fluctuations jusqu'en fin novembre (suspension de la navigation), ils s'élèvent à 150 cents. De telles conditions qui ôtent au marchand toute possibilité de calcul à l'avance des frais de transport paralysent et inquiètent le commerce. »

d'habitude une similitude de plus en plus grande des éléments qui servent à fixer les prix aussi bien pour la fabrication que pour le transport grâce à la création de moyens de communication meilleurs et plus sûrs. La tarification privée met des obstacles à ce résultat que les chemins de fer peuvent faciliter d'une façon extraordinaire ; l'instabilité et l'insécurité des relations commerciales qui résultent de cette tarification, se produisent dans la vie économique. Il n'est pas nécessaire d'insister sur l'effet défavorable qui est résulté sur le développement économique des pays civilisés à l'époque des chemins de fer, comme il a été décrit dans les paragraphes qui précèdent.

25. Difficultés de gestion, et action démoralisante de la tarification privée. — La tarification privée produit dans son maniement aussi bien pour les chemins de fer que pour le public, des difficultés qui ne sont pas négligeables, non plus que ses inconvénients. Déjà dans le § 22 nous avons fait voir combien par leur complication l'usage des tarifs était rendu difficile aux commerçants intéressés, et combien pour les administrations elles-mêmes des chemins de fer, le travail particulier des contrôles, bureaux de décompte et d'expédition était augmenté. C'est le résultat de ces modifications qu'on apporte fréquemment dans les bases et la classification. Il est difficile et long pour les bureaux qui reçoivent des marchandises de les classer dans la classe à laquelle elles doivent appartenir, notamment quand il y a des envois dont les parties appartiennent à différentes classes et qui sont remises emballées ensemble. Il est nécessaire d'acquérir pour cela une connaissance générale des marchandises telle que les employés de nos chemins de fer qui ne s'occupent que de la réception des marchandises ont de la peine à la posséder. « En outre, dit Trommer, dans *Hirths Annalen* de 1875 (p. 571), la classification des marchandises permet de nombreuses interprétations et transgressions des prescriptions des tarifs. C'est ainsi que les assimilations les plus différentes résultent de la transformation de nom et de forme des produits naturels et fabriqués grâce au traitement chimique. Telle chose sera par exemple taxée à des taxes de valeur différente suivant qu'elle sera employée comme engrais ou comme produit fabriqué, et la différence sera assez faible pour n'être distinguée que sur le papier, aucun chimiste n'étant présent et n'ayant le temps nécessaire pour analyser et en classer les parties constitutives. »

Pour faciliter la reconnaissance des marchandises on s'appuie sur des caractères extérieurs tels que l'emballage ou la remise en vrac, caractères qui sont indiqués dans la classification pour attribuer les colis à une classe déterminée. Mais ce n'est qu'un moyen douteux et insuffisant ¹.

¹ A titre d'exemple, voir l'enquête autrichienne sur les tarifs, 1882-83, I^{re} partie, p. 557 et suiv.

Il est naturellement encore plus difficile, pour le public, de s'y retrouver à coup sûr dans cette classification compliquée et dans les modifications nombreuses de bases qui en résultent, conséquences de la tarification privée qui suscitent des plaintes générales ¹.

Enfin, c'est un attrait pour ceux qui sont intéressés aux transports, de se procurer des avantages par de fausses déclarations, et c'est une tentation pour le personnel des expéditions de favoriser ou de laisser passer de telles fraudes ; car même si on découvre la fausse application de tarifs, il pourra généralement faire admettre qu'elle résulte d'une erreur et non d'un oubli de ses devoirs. Ainsi dans une certaine mesure, la classification à la valeur exerce une action démoralisante sur les commerçants et sur les employés. C'est ce que peuvent faire surtout les ristournes et les tarifs exceptionnels secrets, notamment quand ils sont, pour éluder des engagements légaux, consentis sous cette forme, que celui qui remet la marchandise devra faire une fausse déclaration de sa nature ou de son poids ; c'est ce qui doit se produire souvent aux Etats-Unis. L'arbitraire et les faveurs particulières ne peuvent, en de telles circonstances, être évités, la corruption y est encouragée, comme l'enquête de 1866 sur les tarifs anglais l'a montré ; un témoin affirmait, et portait à la connaissance d'une Cour de justice, qu'en Angleterre, il fallait qu'un commerçant, pour « faire des affaires », versât de l'argent aux employés de chemins de fer et cela non seulement aux subalternes, mais encore à ceux qui occupaient les emplois les plus élevés ².

26. Divergences entre les intérêts privés des Compagnies et les intérêts généraux, notamment quand il s'agit de la fixation des prix de transport. — Il n'est pas exact comme le prétendent les partisans de l'administration privée des chemins de fer, que celle-ci garantisse également les intérêts généraux et ses intérêts particuliers. Cela peut quelquefois se présenter, mais dans beaucoup de cas, c'est le contraire qui a lieu. Cela ressort déjà à satiété des considérations précédentes.

Mais, en outre, en ce qui concerne la fixation des taxes, il peut y avoir défaut d'harmonie entre ces intérêts. En effet, la tarification privée n'a pas toujours intérêt à augmenter le nombre des transports par une diminution des prix, mais seulement dans certaines circonstances. Les efforts de l'administration privée portent sur la recherche non du développement le plus considérable du trafic c'est-à-dire du plus grand produit *brut* possible, mais bien sur la recherche du plus grand produit *net* possible.

¹ Voir l'enquête autrichienne ci-dessus citée, I^{re} partie, p. 136 et suiv., ce qui est exposé § 22.

² Voir Cohn, *Englische Eisenbanpolitik*, t. II, p. 465.

Ces deux considérations peuvent souvent être en opposition et alors, au détriment du commerce; l'administration privée é coutera ses propres intérêts. C'est ce que Launhardt a établi et mathématiquement démontré dans le rapport déjà cité : *Ueber wirthschaftliche Fragen des Eisenbahnwesens — centralblatt des Bauverwaltung*, année 1883; une tarification qui atteint le plus haut produit possible d'exploitation est très préjudiciable au bénéfice économique des chemins de fer. Donc la tarification privée qui est établie pour l'obtention du plus haut produit net possible doit souvent se trouver en opposition avec les intérêts généraux et limiter l'utilité économique des chemins de fer; il est aussi difficile, sinon impossible, pour les administrations privées de faire des sacrifices dans le présent en vue de l'avenir. Car l'intérêt des actionnaires est naturellement d'obtenir dans le présent le plus haut dividende possible et ne prend pas l'avenir en considération puisque les actions seront peut-être alors en d'autres mains. Ceci n'est pas seulement de la théorie, il y a de nombreux cas dans la pratique où on peut s'en convaincre clairement. C'est ainsi que les directeurs des chemins de fer anglais ont franchement déclaré qu'ils ne se souciaient pas tant du produit brut que du produit net et qu'ils préféreraient expédier peu de marchandises ou de voyageurs à des taxes élevées plutôt qu'un plus grand nombre à des taxes inférieures, quand dans le premier cas le produit net était supérieur. Il vaut mieux transporter une personne pour 2 francs que deux pour 1 franc chacune ¹.

Ce qui, comme nous l'avons vu, est le principe de la tarification privée, c'est de prendre un prix aussi élevé, qu'à son avis le transport peut le supporter. A ce point de vue, on peut citer comme remarquable la justification de la tarification privée donnée par M. Solacroup, directeur du Chemin de fer d'Orléans, devant la Commission du Sénat de 1878. Il déclara que pour l'établissement des taxes des chemins de fer il n'y avait qu'un principe qui pût se comprendre : c'était d'imposer comme prix au transport d'une marchandise ce que cette marchandise pouvait payer. Tout autre principe serait arbitraire.

La tarification privée se sert de ce principe avec expérience pratique et ne se préoccupe ni de savoir si par un traitement inégal les intérêts particuliers ne sont pas lésés, ni de savoir s'il est conforme aux intérêts généraux. Le commerce, l'industrie et l'agriculture ont très souvent à souffrir durement des tarifs élevés de l'administration privée des chemins de fer qui les exploite ².

¹ Voir Cohn, *Englische Eisenbahnpolitik*, t. II, p. 387-400. Cette question a aussi été traitée théoriquement dans l'enquête allemande sur les tarifs en 1875. (Voir *Comptes Rendus sténographiques*, p. 228-229).

² Voir Cohn, *Englische Eisenbahnpolitik*, t. III, p. 52, 113 et 114. Voir en outre l'enquête autrichienne sur les tarifs 1882-83, t. I et II où se trouvent des plaintes de

Mais ce n'est pas assez que les administrations privées tiennent les prix élevés dans leur intérêt, elles le font encore souvent contre ce véritable intérêt par exagération dans les prévisions et défaut de pénétration. L'exemple le plus connu à ce point de vue (déjà cité, § 11) est la résistance opiniâtre que les chemins anglais ont apportée dans le temps à la création de voitures de 3^e classe, qui maintenant rapportent plus des deux tiers des recettes du trafic des voyageurs.

Un exemple frappant de ce que les administrations privées placent en première ligne le souci de leurs bénéfices et ne remplissent pas des fonctions d'utilité générale, c'est qu'elles favorisent souvent les intérêts et les produits étrangers contre les nationaux avec lesquels ceux-ci sont en concurrence.

Même au point de vue du libre échange absolu, il ne peut être approuvé d'imposer à la production indigène des taxes plus élevées qu'à celle de l'étranger et de favoriser ainsi la concurrence de cette dernière. Il va de soi qu'il ne faut pas considérer comme inadmissibles les avantages qui résultent de l'application d'un tarif commun et de la suppression des frais de manutention aux points de jonction, ou ceux qui proviennent de l'emploi d'un tarif gradué dont la base décroît avec la distance, mais seulement ceux qui font payer à la production indigène pour un parcours déterminé une taxe plus élevée qu'à la production étrangère pour un plus long parcours, ceux où il y a inégalités de taxes au sens étendu de ce mot, c'est-à-dire inégalités non limitées aux stations situées sur une même ligne. Que ces avantages de la production étrangère ne soient pas des cas exceptionnels, mais se présentent en grand nombre, cela résulte des observations et citations du § 23.

L'établissement de taxes favorables à l'étranger paraît cependant quand on se place à un point de vue plus élevé et mieux éclairé, contraire à la bonne règle; car on ne considère pas qu'il ne sera généralement apporté que des produits fabriqués, tandis que la fabrication de ces mêmes produits dans le pays aurait donné lieu à un transport antérieur de produits bruts beaucoup plus considérables destinés à la fabrication et en outre à la construction des établissements industriels convenables, ainsi qu'à l'entretien de la vie des personnes occupées à la fabrication¹. Mais une telle conception est impossible généralement de la part des chemins privés en raison de l'émission-

la part de presque toutes les chambres de commerce et de tous les gens consultés, au sujet de tarifs trop élevés, plus élevés que ceux des chemins voisins de Hongrie et d'Allemagne.

¹ On a calculé, par exemple, que la fabrication d'une tonne de traverses en fer nécessitait à elle seule en produits bruts indispensables, minerais, charbons, chaux, etc., le transport moyen de 18 tonnes par chemin de fer. (Voir *Journal de l'Union des chemins de fer allemands*, 1887, p. 113.) La préparation d'une tonne de tissu de coton pressé exige de même le transport de 21 tonnes, etc.

ment de leur domaine qui empêche à la ligne dans la zone de laquelle on a besoin d'un produit fabriqué de s'intéresser à sa fabrication; celle-ci en effet se produit dans la zone d'une autre Compagnie qui ne s'intéresse qu'aux transports nécessaires à la fabrication.

Là encore l'administration privée des chemins de fer et sa tarification se montrent complètement incapables de tenir compte des intérêts économiques généraux et de les contenter d'une façon satisfaisante. Elles parviennent au contraire dans leur propre intérêt à faire échec aux intérêts nationaux de production indigène et à la politique douanière adoptée dans l'intérêt général.

27. Appréciations des principes de la classification à la valeur et de la tarification différentielle. — Les deux manifestations principales de la tarification privée, la classification à la valeur et les tarifs différentiels, ont (comme cela a déjà été expliqué dans le § 16) la même origine et le même but, souvent leur principe a été combattu comme faux, notamment par ceux qui voudraient voir prendre pour bases des tarifs le prix de revient parce que, prétendent-ils, la valeur des marchandises et leur capacité à supporter les frais doivent être complètement indifférents pour la fixation de la taxe, les frais étant les mêmes pour la Compagnie, — qu'il s'agisse d'une tonne de soie ou d'une tonne de charbon. Nous avons déjà donné la preuve et la raison de ce fait que les prix de revient du transport seuls ne jouent pas le premier rôle dans la tarification; et de là ressort déjà l'inexactitude de ces raisons invoquées contre la classification à la valeur. Mais de plus, comme Sax l'indique dans ses *Verkehrsmittel*, t. II, p. 419, la valeur du transport des marchandises exerce une influence sur les opérations de transport elles-mêmes.

« Si, comme cela est établi, l'abaissement des prix de transport à l'unité de poids pour les marchandises de faible valeur amène aux chemins de fer une quantité plus considérable de marchandises qui augmentent les opérations actives mais diminuent les frais généraux, il n'est pas vrai de dire que la valeur du transport soit sans influence sur les opérations de transport, c'est plutôt le contraire qui a lieu; par suite, la réduction des tarifs pour les marchandises de peu de valeur laissant seulement de petits bénéfices à distribuer comme intérêts du capital, il n'y a aucune raison économique d'ordre général à ne pas accepter de compensation entre ces marchandises et celles de grande valeur pour le débit desquelles l'élévation des tarifs n'a qu'une faible influence, quoique cette compensation fasse supporter à ces dernières une plus grande part des frais généraux. »

Que la considération de la valeur, de la faculté de payer, pour la fixation

des prix des opérations de transport, soit au point de vue de l'industrie privée équitable et bien justifiée, qu'elle n'ait rien d'extraordinaire, de particulier aux Compagnies de chemins de fer, cela n'est pas douteux et nous l'avons déjà établi précédemment. Mais ce qui n'a pas été démontré, c'est que ce fondement des tarifs de chemins de fer soit également équitable au point de vue de l'économie publique. Il y a lieu d'examiner d'autant plus attentivement cette question, qu'un grand nombre de suffrages sont défavorables à ce système. — Les inconvénients nombreux et graves que le développement de la tarification privée a amené avec elle ont été souvent mis à la charge de ses manifestations essentielles : la classification à la valeur et les tarifs différentiels, et on en a déduit que ce principe de tarifs n'était pas juste. En cela, on a eu tort comme il est indiqué déjà dans le § 23. Car la plus grande partie de ces inconvénients n'est pas attribuable à la classification à la valeur et aux tarifs différentiels, mais plutôt à la façon de se servir de ce principe de tarifs de la part des administrations privées, qui recherchent exclusivement le plus haut produit net possible et à l'émiettement des réseaux qui a été caractéristique de la période de début des chemins de fer. Si l'on veut les juger d'une façon impartiale, il faut dégager l'étude de ces principes de toute considération relative au développement que leur application a pris sous l'action de ces circonstances défavorables. C'est ce que nous allons tenter maintenant.

En principe, on peut respecter comme un point de vue favorable à l'économie publique, l'abaissement des prix accordé par les chemins de fer pour les marchandises de peu de valeur et les voyageurs pauvres, et ces transports qui sans cela ne pourraient avoir lieu, sont ainsi rendus possibles. Mais il reste toujours à élucider le point de savoir s'il est juste et convenable de faire supporter par compensation aux transports de peu de distance et aux marchandises de valeur une part plus grande que celle attribuée aux transports éloignés et aux marchandises de peu de valeur. Supposons que les choses se passent ainsi généralement. C'est une idée contestable et à laquelle s'opposent des raisons que l'on tire de l'histoire des chemins de fer. Tandis qu'au début, comme nous l'avons déjà démontré dans le § 22, les tarifs étaient tout à fait simples, que la base était la même pour toutes les natures de marchandises et qu'il n'existait dans la tarification que des différences peu importantes, il arriva au cours du développement de cette tarification que peu à peu les prix de transport pour les marchandises de peu de valeur et les transports à grande distance diminuèrent de plus en plus, soit par abaissement de classe, soit à la faveur de tarifs différentiels réduits. Cet abaissement du prix de transport n'influa pas sur les taxes imposées au commerce des marchandises de grande valeur et de petit par

cours; car ces taxes n'auraient dû être augmentées que si l'abaissement des prix pour les marchandises de petite valeur et de grand parcours n'avait pas, conformément à la loi du prix de trafic, amené une augmentation dans les échanges, dont le résultat fût de maintenir le produit net aussi et même souvent plus élevé qu'auparavant. On ne causa donc ainsi aucun dommage au commerce local et à celui des marchandises de grande valeur, puisqu'il ne paye rien de plus que ce qu'il payait auparavant, lorsque existait une tarification moyenne. Il n'est pas contestable que la tarification ne se soit en fait souvent développée de cette façon ¹. Mais il y a lieu de remarquer que ce développement ne s'est effectué ainsi que pour les Compagnies les plus anciennes et encore pas pour toutes, tandis que celles qui vinrent ensuite, s'appuyant sur l'expérience faite, commencèrent par établir des tarifs de taux différents. On ne peut donc s'empêcher d'examiner en elle-même la question de savoir si ce traitement différent des marchandises et des voyageurs suivant leur faculté de payer, est conforme aux bonnes règles de l'économie politique.

Cohn s'est occupé récemment de cette difficile et importante question ².

Il arrive à ce résultat que le principe de la tarification variable avec la valeur, c'est-à-dire avec la solvabilité, n'est pas autre chose qu'une contribution proportionnée à la « puissance d'action » et que par suite il est en lui-même parfaitement justifié. La difficulté git dans l'exécution, dans une répartition équitable en raison de l'élasticité et la relativité des éléments appelés à déterminer cette puissance d'action, et principalement dans les organes d'exécution; les administrations privées ne se donnent pas une peine sérieuse pour établir la « puissance d'action » et les tarifs sur des bases convenables; mais elles acceptent comme guides souvent le hasard aveugle, ou bien la recherche du plus haut gain possible ou encore l'ambition de leurs directeurs. — Que l'intérêt général des commerçants et la fixation d'une contribution publique soit entre les mains d'une Compagnie privée par actions, dont les appréciations sont arbitraires, et il en résulte du scandale, le sentiment de l'injustice de voir remis aux soins de la spéculation ce qui appartient justement à l'Etat.

Mon avis est qu'on peut se rallier aux conclusions auxquelles M. Cohn est arrivé. Ainsi le principe du traitement différent des marchandises et des voyageurs, suivant ce qu'ils peuvent donner, n'étant pas injustifié, la classification à la valeur et à la tarification différentielle, sont des principes de tarifs équitables en eux-mêmes. Il résultera absolument de leur maniement s'ils pro-

¹ Voir le dire de l'expert Büchteman dans l'enquête sur les tarifs allemands de 1875, *Comptes Rendus sténographiques*, p. 9 et 40.

² Voir *Englische Eisenbahnpolitik*, t. III, p. 65-85.

duisent des conséquences favorables ou nuisibles à l'intérêt général. Les marchandises de peu de valeur et celles de long parcours peuvent en général donner moins que celles de grande valeur ou de petit parcours, cela n'est pas douteux, mais la difficulté de la question de savoir comment il faut taxer chaque marchandise en particulier subsiste tout entière. Et comme on n'a encore trouvé aucun système d'impôt parfait et équitable en toute circonstance, il en est de même d'une tarification parfaite des marchandises. Pour la meilleure solution de cette question, il est, d'un autre côté, de la plus haute importance que l'Etat, avec son impartialité, la prenne dans ses mains, mais cela ne la résout pas encore. En ce point, je m'écarte de M. Cohn. Son hypothèse que pour un résultat satisfaisant il faut que l'appréciation ne soit pas abandonnée à l'arbitraire d'une société d'actionnaires recherchant leur bénéfice, mais soit remise entre les mains de l'Etat, ne me paraît pas suffisante. Car cela laisse pendante l'importante question de savoir comment l'Etat fera pour apprécier les taux de la taxe, s'il le fera de la même façon, suivant les mêmes principes que les Sociétés par actions, ou suivant d'autres principes. Il ne s'agit pas seulement que l'Etat soit le maître de la tarification, mais ce qui importe avant tout, c'est le principe d'administration : l'Etat administrera-t-il les chemins de fer, d'après les règles de l'administration privée, établira-t-il les tarifs d'après les mêmes principes, ou bien d'après ceux conformes à l'économie publique, c'est-à-dire d'après le principe de la redevance. Cohn (*Englische Eisenbahnpolitik*, n° ch., p. 480), exprime cette opinion :

« Entre les mains de l'Etat, toute entreprise prend un caractère public et il est absolument nécessaire que des rapports très différents s'établissent, suivant que c'est l'Etat ou une administration privée qui prend la direction des opérations. »

Cependant l'expérience, tout au moins en ce qui concerne la période de début du développement des chemins de fer contredit cette assertion ; car souvent l'Etat a exploité ses chemins de fer comme une administration privée et il en est résulté les mêmes erreurs et inconvénients que ceux attribuables à ces administrations¹.

Après la constatation de cet état de choses, il me reste, pour conclure, à dire que la solution de la question de savoir de quelle manière l'Etat doit établir les tarifs pour éviter les défauts et les inconvénients de la tarification privée trouvera sa place dans le chapitre suivant.

¹ Voir mon article : *Einige Bemerkungen zu Cohns englischer Eisenbahnpolitik der letzten 10 Jahre und über eine gemeinwirtschaftliche Tarifgestaltung*. *Archiv. für Eisenbahnwesen*, 1884, p. 424.

28. Règles imposées par l'Etat pour le contrôle et les limites de la tarification privée. — Pour éviter ou limiter les inconvénients de la tarification privée, il existe dans presque tous les pays, soit de par la loi, soit de par les actes de concession, soit de par la surveillance administrative des conditions imposées relativement à la tarification. Naturellement elles sont de nature essentiellement négative. L'Etat s'efforce par son contrôle d'empêcher, d'interdire le développement nuisible de la tarification, mais il ne peut obtenir qu'avec une administration privée la tarification soit conforme aux intérêts généraux. En tout cas une tentative de cette nature doit échouer puisque une administration privée devrait agir contre sa nature, et son essence, si elle introduisait une tarification semblable. Il n'est possible de l'obtenir, ainsi qu'on l'a établi dans le § 6, que par le moyen de l'administration publique. Les procédés employés par l'Etat pour limiter au moyen du contrôle la tarification privée, en vue de l'avantage des intérêts généraux, sont les suivants :

1° Etablissement d'un tarif maximum par la loi, ou les actes de concession, tarif qui ne peut être dépassé. On en trouve dans presque tous les pays civilisés, mais spécialement en Angleterre, en France, en Autriche-Hongrie, en Russie et aussi en Allemagne. — Ce moyen d'empêcher la mise en vigueur de tarifs trop élevés, nuisibles à l'intérêt général, s'est montré peu efficace parce que le tarif maximum a été fixé à un taux trop élevé, dans la période de début des chemins de fer, et que sous la pression des modifications qui s'introduisaient dans la valeur des opérations commerciales et d'après la loi du prix de trafic les tarifs ont été ultérieurement abaissés, ce qui a bientôt rendu le maximum dénué de toute importance. La revision du tarif maximum qu'on s'était réservée çà et là n'y a pas remédié, parce qu'elle est remplie de difficultés et que les chemins privés ont pu s'y soustraire grâce à leurs influences¹.

Ce n'est que pour le transport des voyageurs que çà et là, en France, en Angleterre, en Autriche, ce maximum légal a encore une importance pratique ; pour ce genre de transports, un abaissement des tarifs semblable à celui qui a eu lieu pour les marchandises ne s'est pas étendu aussi loin ; ces tarifs sont encore en partie aussi élevés qu'aux premiers temps des chemins de fer². Pour les marchandises au contraire le maximum a été presque partout sans importance. Dans tous les cas il ne pouvait qu'empêcher une exagération dans les prix, et non conduire à l'établissement de tarifs appropriés, adaptés aux intérêts généraux. Lorsqu'il s'agit d'obtenir dans l'intérêt général des abais-

¹ Voir Cohn. *Englische Eisenbahnpolitik*, t. III, p. 119-121.

² Voir Cohn, p. 46 ; Sax, t. II, p. 244. *Verkehrsmittel*.

sements de tarif supérieurs à ce que les Compagnies peuvent accorder conformément à leur intérêt et d'après les probabilités du trafic, les tarifs maximum ne rendent plus aucun service.

Une autre forme de tarif maximum consiste à mettre comme condition dans la loi ou les actes de concession, l'obligation d'abaisser les tarifs, lorsque l'entreprise de chemins de fer atteindra un produit net déterminé. On en trouve des exemples dans les concessions en Angleterre; un dividende de 10 p. 100 doit amener un abaissement de tarifs et de plus la loi de 1845 sur les chemins de fer a réservé une révision du tarif maximum. Dans la loi des chemins de fer du 3 novembre 1838 (art. 33), il est prévu pour le réseau prussien un abaissement quand le dividende et l'intérêt donnent un produit net supérieur à 10 p. 100 pour le capital d'établissement de l'entreprise; en Autriche, la loi de concession de 1854 fixe le chiffre de 15 p. 100 pour le dividende. — Mais presque jamais aucune de ces conditions n'est entrée dans le domaine de la pratique. — Aux Etats-Unis il y a eu aussi, dans quelques Etats particuliers, l'obligation d'abaisser les tarifs lorsque le dividende du capital-actions dépasserait 10 p. 100, mais on l'a éludée en « diluant » c'est-à-dire en surélevant frauduleusement le capital-actions¹.

2° L'engagement qui est imposé dans la plupart des pays, aux Compagnies de chemins de fer d'établir des tarifs réduits, à titre exceptionnel, pour un trafic ou dans un but déterminés (tarif des indigents, tarifs de la poste, tarifs militaires) est assurément nécessaire et utile à l'intérêt général, mais il n'a aucune importance pratique pour l'ensemble du commerce puisque ces tarifs exceptionnels réduits ne lui procurent aucun avantage. Dans l'article 29 de la loi hollandaise du 9 avril 1875 et dans l'article 14 du cahier des charges des chemins de fer italiens, on demande aux Compagnies de consentir d'une façon générale des tarifs réduits, sur le désir du gouvernement contre compensation de sa part. En pratique d'ailleurs, autant que je le sais, ces conditions n'ont pas encore été appliquées.

3° La réserve de l'approbation des élévations de tarif de la part de l'Etat n'a de même pas de grande importance en raison de la tendance à l'abaissement continu des taxes. — Souvent même elle exerce une influence nuisible, parce qu'elle empêche les Compagnies d'introduire des réductions dont elles ne sont pas sûres de retirer des avantages financiers. Quoi qu'il en soit, l'expérience a démontré que cette réserve ne pouvait faire disparaître les défauts nuisibles de la tarification privée soit : les disparités de taxes, les modifications con-

¹ Voir de Leyen, *Die Nordamerikanischen Eisenbahnen*, p. 8 et suiv.

Récemment, le gouvernement autrichien a appliqué avec succès la condition de l'article 10 de la loi de concession pour le chemin de fer Ansig-Teplitz. (Voir *Journal de l'Union des chemins de fer allemands*, 1889, p. 45 et 462.)

tinuelles et la complication des tarifs, ni par suite produire une tarification conforme aux intérêts généraux.

4° Ce qui a plus d'importance, c'est de soumettre à l'approbation de l'administration toute modification de tarif, et spécialement toute concession de tarif spécial. Ces conditions se rencontrent par exemple en Allemagne, en France, en Autriche. Il en résulte la possibilité de limiter l'établissement des tarifs spéciaux dans une proportion admissible, c'est-à-dire d'empêcher d'en établir de contraires aux intérêts généraux de nature à favoriser par exemple l'étranger au détriment de la nation, ou à faire échec à la politique commerciale et douanière du pays. L'expérience cependant a montré, notamment en France et en Autriche, que la surveillance de l'Etat exerce difficilement un contrôle efficace; ce contrôle est facilement paralysé et réduit à bien simple expression. D'ailleurs le droit consenti en faveur de l'Etat est toujours négatif; il ne peut contraindre les Compagnies privées à accomplir des actes positifs, à prendre des mesures de nature à satisfaire l'intérêt général. En réalité, malgré les pouvoirs étendus de ce contrôle, les Compagnies privées ont pu en tout et toujours atteindre leur but, et par suite les défauts de la tarification privée se sont fait sentir dans une très large mesure là aussi où s'exerçait cette surveillance de l'Etat ¹.

5° L'obligation de maintenir en vigueur chaque tarif pendant un temps déterminé donne une sécurité désirable contre les changements continuels de tarifs qui ont au moins une certaine stabilité. De ce côté, cette obligation a une valeur importante pour supprimer les inconvénients signalés dans le § 24.

6° L'obligation de tenir les tarifs à la disposition du public et de les publier en temps utile n'est pas non plus d'importance négligeable, quoiqu'on ne puisse sûrement empêcher ainsi la concession d'avantages secrets (ristournes), comme nous l'avons indiqué § 21. Toutefois on les limite par là dans une certaine mesure et on crée pour les commerçants un peu de sécurité dans les rapports par voie ferrée. En outre, la publication des modifications de tarifs aussi longtemps d'avance que possible fournit aux intéressés un moyen efficace de faire disparaître ou de diminuer les inconvénients qui résultent des modifications si fréquentes des tarifs de la tarification privée.

7° La condition que sur une même ligne les stations ne peuvent jamais payer une taxe plus élevée que celles entre lesquelles elles sont comprises, limite les tarifs différentiels, c'est-à-dire supprime tout au moins ce qu'on appelle la disparité dans les taxes.— Des conditions allant encore plus loin et ne per-

¹ Voir le rapport déjà plusieurs fois invoqué de Waddington (*Archiv für Eisenbahnwesen* année 1880, p. 159 et suiv.), et le rapport de Baihaut, même endroit, p. 19 et suiv.; voir aussi l'enquête autrichienne sur les tarifs, 1882-83, 1^{re} partie, p. 637.

mettant pas cette disparité non seulement sur une même ligne, mais encore sur tout un réseau et dans les relations avec l'étranger, peuvent notamment être aussi de nature à s'opposer à la tendance de la tarification privée à favoriser ses propres bénéfices, ou la production étrangère au détriment de la production nationale.

8° On trouve encore des obligations par lesquelles aucune administration ne peut refuser le trafic direct et les trafics communs. Cette certitude de trafic direct peut être utile dans les circonstances où le refus n'en serait justifié que par les luttes de la concurrence. Toutefois le trafic et les tarifs directs obtenus de force et sans concession simultanée d'un abaissement de tarif qu'on ne peut guère imposer, ne sont que d'une valeur relative.

9° Enfin, il faut encore faire mention de l'obligation qui est insérée sous une forme quelconque dans les cahiers des charges ou les actes de concession des chemins de fer de presque tous les pays civilisés et d'après laquelle les opérations de transport doivent être effectuées pour chacun, sans préférence, c'est-à-dire dans les mêmes conditions. Cette obligation a eu presque partout le même sort, elle est restée plus ou moins lettre morte. Elle est contraire à l'intérêt des Compagnies qui a pour base la spécialisation et l'inégalité des prix de transport et aux relations établies pour la satisfaction de cet intérêt. Aussi l'accomplissement de cette obligation est-il d'autant plus négligé que dans la plupart des cas son application est difficile et douteuse, et que la preuve de sa violation ne peut être faite qu'avec peine en raison de ce que les relations créées par les tarifs sont très compliquées.

Les obligations imposées par l'État et indiquées sommairement dans ce qui précède sont plus complètement décrites, suivant les différents pays, dans la partie spéciale de cet ouvrage à laquelle il faut se reporter. Cependant nous reproduisons ci-après les conditions les plus importantes de la loi applicable aux Etats-Unis d'Amérique depuis le 4 février 1887, complétée récemment (2 mars 1889), pour le trafic des Etats entre eux; ceci n'a pu, par exception, trouver place dans la partie spéciale.

L'article 1^{er} fixe que la loi est applicable à toutes les entreprises publiques de transports qui font le service des voyageurs ou des marchandises d'un Etat de l'Union dans un autre (y compris les territoires et le district de Colombie), ou qui trafiquent avec un Etat étranger soit exclusivement par fer, soit partie par fer, partie par eau. Elle n'est pas applicable aux transports qui ne sortent pas d'un même Etat, ni à ceux qui s'effectuent exclusivement par eau. De plus, on pose le principe que tous les salaires demandés pour les transports auxquels a trait la loi, y compris les opérations accessoires comme le magasinage, la réception et la livraison, doivent être raisonnables et justes (*reasonable and just*), et que toute taxe qui ne le serait pas pour un service de ce genre serait déclarée contraire à la loi.

L'article 2 décide que les entrepreneurs publics de transports doivent être déclarés coupables d'avoir constitué un privilège injuste si, directement ou indirectement, au

moyen de tarifs spéciaux, de rabais, ou de toute autre manière, ils ont demandé ou reçu une redevance plus forte ou plus faible pour le transport de certaines personnes ou de certaines choses que pour le transport d'autres personnes ou choses, à la même époque, par les mêmes moyens et dans des circonstances absolument semblables. Ces procédés sont interdits et déclarés contraires à la loi.

L'article 3 déclare contraire à la loi toute préférence injustifiée en faveur d'une personne, d'une société, d'une maison, d'une corporation ou d'une localité, ou en faveur d'une partie de trafic, quel que soit le mode employé pour accorder cette préférence; de même est contraire à la loi tout dommage ou tout préjudice injustifiés causés à une personne, etc. Les entrepreneurs publics de transports doivent s'efforcer de faciliter par tous les moyens raisonnables, convenables et uniformes, l'échange du trafic entre leurs lignes réciproques, et la réception, le transport et la livraison des passagers et des marchandises entre leurs différentes lignes et les lignes en correspondance; ils ne peuvent, dans leurs contrats d'expédition, spécifier aucune différence entre les différentes lignes en correspondance (mais cela ne va pas jusqu'à obliger les entrepreneurs à donner le droit de passage sur leurs voies, ou dans leurs gares, à un autre entrepreneur opérant dans le même genre d'affaires).

L'article 4 dit qu'il est illégal, pour le transport de passagers ou de marchandises de même nature, dans des circonstances et des conditions absolument identiques, de demander un prix total plus élevé pour un parcours plus court que pour un autre plus long de la même ligne et dans la même direction. Le parcours plus petit doit dans ce cas constituer une partie du plus long; d'ailleurs un entrepreneur de transport est considéré comme ne pouvant légitimement demander la même redevance pour des parcours de longueur différente. Les commissaires institués par cette loi peuvent cependant, sur la demande d'un entrepreneur, et après avoir procédé à une enquête, l'autoriser à percevoir moins pour un parcours que pour un autre plus court; ces commissaires doivent de temps en temps établir dans quelle proportion cet entrepreneur a été ainsi dégagé des prescriptions de la loi.

L'article 5 déclare qu'il est illégal qu'un entrepreneur s'entende avec d'autres par contrat, conventions ou combinaisons (poolings) pour supprimer la lutte de trafic entre des Compagnies différentes et rivales, ou pour partager les produits bruts ou nets de ces Compagnies. Quand malgré cela un tel contrat est conclu, chaque jour de son existence illégale est considéré comme une nouvelle contravention.

L'article 6 impose à tout entrepreneur auquel la loi s'applique de faire imprimer et de tenir à la disposition du public, une liste de prix, un tarif qui doit servir de base pour tous les transports de voyageurs ou de marchandises qu'il a à effectuer: Ce tarif doit indiquer d'une façon précise les stations entre lesquelles les marchandises et les voyageurs peuvent être transportés; il doit en outre contenir la classification employée pour les marchandises, fixer les frais accessoires locaux et toutes les conditions ou obligations qui peuvent d'une façon quelconque influencer sur le prix total à payer. On doit disposer, deux exemplaires de ces tarifs établis clairement et en grosses lettres, pour l'usage du public dans les stations ou lieux d'expéditions; ces exemplaires doivent être placés en deux endroits publics et choisis spécialement parmi ceux qui sont bien en vue et accessibles.

Ceci s'applique de même aux tarifs de transit pour les transports d'une localité à une autre des Etats-Unis en passant par un Etat étranger. Les transports de cette

nature, lorsque les tarifs n'ont pas été publiés de la façon indiquée précédemment, sont assujettis, à cause de leur passage par un Etat étranger, aux mêmes droits de douane que ceux appliqués aux marchandises étrangères. Toutes les dispositions précédentes, contraires à ce principe, sont rapportées.

Toute surélévation des tarifs appliqués et publiés de la façon décrite plus haut doit être portée clairement à la connaissance du public par l'entrepreneur, dix jours avant la date d'application de la modification et de la suppression de l'ancien prix ; le prix supplémentaire qui en résulte doit être également imprimé et tenu à la disposition de tout le monde. Les diminutions des taxes appliquées doivent être portées à la connaissance du public trois jours avant leur application de la même façon que les surélévations.

Toute perception d'un prix supérieur ou inférieur pour les personnes ou les marchandises aux taxes publiées de la façon précédemment indiquée est considérée comme illégale.

Tout entrepreneur soumis à la loi doit envoyer à une commission spécialement désignée des exemplaires de tous les tarifs appliqués conformément à ce qui précède, et lui donner également connaissance des modifications de tarif, au fur et à mesure qu'il s'en présente. Il doit, en outre, lui faire connaître la conclusion ou la cessation de tout arrangement avec d'autres entrepreneurs de nature à se rapporter à un tarif quelconque de ceux qui ont été ci-dessus précisés. Ceci s'applique également pour le transport en commun par des lignes qui se pénètrent les unes les autres. Les tarifs qui s'appliquent à des transports en commun de cette nature (tarifs communs) doivent être publiés de la façon indiquée comme convenable par la commission et celle-ci doit de temps en temps prescrire la nature et la forme de cette publicité et les endroits où elle doit être faite.

Les surélévations de taxes communes ne peuvent être mises en vigueur que dix jours après avoir été soumises à l'examen de la commission, avec indication très claire des modifications proposées et de la date extrême de l'application des anciens prix. Les abaissements de taxes directes nécessitent une communication préalable semblable, trois jours avant leur communication. La commission peut publier ces surélévations ou ces abaissements de la façon qui lui paraît convenable, et prescrire de temps en temps des mesures pour les faire porter par les contractants à la connaissance des intéressés.

Tout écart des tarifs publiés sera considéré comme illégal.

La commission peut prescrire la forme sous laquelle ces tarifs doivent être tenus à la disposition du public et prescrire de temps en temps d'y apporter les modifications qui lui paraissent convenables.

Que si un entrepreneur de transports néglige ou refuse, soit en partie soit en totalité, la publication décrite précédemment pour les tarifs et leur communication, il s'expose, indépendamment des peines édictées dans la loi, à recevoir pour lui ou ses représentants une invitation à comparaître au nom du peuple des Etats-Unis devant la cour de justice américaine compétente, sur le rapport de la commission. Le refus de se rendre à cette invitation sera puni comme une désobéissance à la loi ; la commission peut, après cela, porter plainte devant la cour compétente à ce sujet et demander une ordonnance de défense par laquelle il sera interdit à l'entrepreneur de prendre et de transporter des marchandises entre les différents

Etats et territoires des Etats-Unis, ou entre ceux-là et les Etats étrangers adjacents tant qu'il ne se sera pas conformé à la loi.

L'article 7 déclare illégal et interdit tout arrangement ou toute mesure ayant pour but d'empêcher le transit direct du transport, du lieu d'envoi au lieu de destination, soit au moyen d'un transbordement, soit au moyen d'un retard ; à moins de que ce transbordement ou ce retard n'aient été causés que dans un but utile et bonne foi et qu'on n'ait pas eu en vue d'éluder la loi.

L'article 8 prescrit que tout entrepreneur qui contrevient à la loi est tenu d'indemniser toute personne lésée par ses actions ou omissions, et de payer une part des honoraires du conseil ou de l'avocat qui ont prêté leur concours à cette personne.

L'article 9 prescrit pour tout plaignant le droit d'établir le préjudice qui lui a été causé, soit devant la commission, soit devant la cour compétente.

Chacune de ces juridictions est investie du pouvoir de citer les employés des administrations mises en cause, de recueillir leur témoignage et de demander communication des livres et des écritures.

Dans l'article 10, il est dit : Si un entrepreneur public soumis à cette loi, ou quand il s'agit d'une société, si un directeur ou un employé, un receveur, un fondé de pouvoir, un fermier, un agent ou tout autre personne agissant pour le compte de la société, ou occupé par elle, soit seul soit de concert avec une autre corporation, société, personne ou association, a fait volontairement un acte défendu par la loi, a négligé de faire un acte prescrit, a occasionné une contravention à la loi, soit qu'il l'ait tolérée, soit qu'il y ait contribué, soit qu'il l'ait provoquée, il sera reconnu coupable de délit et condamné par la cour compétente des Etats-Unis à une amende de 5,000 dollars au plus pour chaque faute commise. Si la contravention à la loi qui donne lieu à la condamnation consiste en une faveur illégale, en ce qui concerne les prix de passage, de transport ou toute autre taxe applicable aux personnes ou à leur propriété, le coupable pourra en outre être condamné à un emprisonnement qui pourra atteindre deux années.

Si l'une des personnes désignées ci-dessus, au moyen d'une déclaration inexacte, pour la classification, ou pour le poids ou de toute autre manière, a contribué sciemment et à dessein à ce but, ou a toléré sciemment, ou a permis que quelqu'un obtienne le transport d'un objet à un prix inférieur aux taxes régulièrement établies, elle sera reconnue coupable de fraude et condamnée par la cour compétente des Etats-Unis à une amende de 5,000 dollars au plus, ou à un emprisonnement de deux ans au plus, ou à ces deux peines réunies.

Si une personne, un employé ou un agent d'une corporation ou d'une société, a pu obtenir d'un entrepreneur public auquel il remet un objet pour le transporter, en déclarant à dessein et sciemment un contenu, un poids ou une classe inexactes, que ce soit avec ou sans le consentement de cet entrepreneur, le transport de cet objet à un prix inférieur aux taxes établies régulièrement, il sera reconnu coupable de fraude, et cette fraude sera considérée comme un délit ; après l'en avoir convaincu, la cour de justice compétente des Etats-Unis le condamnera à une amende de 5,000 dollars ou à un emprisonnement pouvant atteindre deux années ou aux deux peines, suivant décision de la cour.

Les personnes, employés ou agents d'une corporation, d'une société, qui auront

séduit un entrepreneur de transports en lui versant de l'argent ou un objet de valeur à lui, à ses employés ou à ses agents pour obtenir dans leur intérêt des avantages non consentis aux autres expéditeurs ou destinataires qui auront aidé un entrepreneur dans une opération de ce genre ou l'y auront incité, se rendent coupables d'un délit et doivent être condamnés par la cour de justice compétente des Etats-Unis, après en avoir été convaincus, à une amende de 5,000 dollars au maximum ou à un emprisonnement de deux ans au plus, ou à ces deux peines suivant la décision des juges ; les coupables pourront aussi, s'il y a plainte portée devant la cour compétente, être condamnés séparément ou conjointement avec l'entrepreneur à une indemnité vis-à-vis de ceux auxquels leur façon d'opérer aura été nuisible.

L'article 11 décide la création d'une commission¹ se composant de cinq commissaires, qui sont nommés par le président de la confédération sur la proposition et avec l'avis conforme du Sénat. Les commissaires nommés en premier lieu restent en fonctions deux, trois, quatre, cinq et six ans à partir du 1^{er} janvier 1887, la durée de l'emploi de chacun d'eux en particulier est fixée par le président ; les nominations subséquentes sont valables pour six ans, à l'exception des nominations pour combler une vacance et qui ne valent que pour le temps restant à courir. Chaque commissaire peut être relevé de ses fonctions par le président pour incapacité, abandon de ses devoirs, ou autre défaut du même genre. Il ne peut y avoir plus de trois commissaires appartenant à un seul et même parti politique. Les personnes qui occupent un emploi chez un entrepreneur de transports ou sont en relations officielles avec l'un d'eux ; celles qui possèdent des actions ou des obligations d'une entreprise ou ont avec elles des intérêts pécuniaires communs d'une nature quelconque ne peuvent occuper l'emploi de commissaire.

Les commissaires ne peuvent traiter aucune autre affaire, ni tenir un autre emploi ou une autre occupation. Les vacances qui surgissent ne doivent pas empêcher les commissaires restant en fonctions, d'exercer les droits et d'accomplir les devoirs de la commission.

Article 12. — La commission instituée par la loi doit être autorisée à examiner la gestion de tous les entrepreneurs soumis à la loi, et se tenir constamment au courant de la façon dont ils traitent leurs affaires et de la nature de celles-ci. Elle est également autorisée à demander à ces entrepreneurs des renseignements complets et illimités en tant qu'ils lui paraissent nécessaires à l'exercice de son service de surveillance ; elle peut, pour s'éclairer, faire comparaitre à jour déterminé des témoins dont elle recueille les témoignages, prendre communication des livres et papiers de commerce, des tarifs, des contrats, des actes de résiliation et de toutes pièces de nature quelconque propres à la renseigner dans une circonstance déterminée, et cela sous peine d'amende ; en cas d'inobservation d'invitation de cette nature elle est autorisée, elle ou la partie intéressée, à réclamer l'assistance d'une cour de justice des Etats-Unis.

La cour de justice peut, en cas de non-comparution des témoins cités, donner l'ordre de les réduire à l'obéissance, ou en cas de refus des témoignages, des papiers ou livres, infliger des amendes. L'objection qu'en déférant à l'ordre donné, le témoin cité aurait à s'accuser lui-même, ne doit pas être considérée comme une excuse ;

¹ Interstate commerce commission.

pourtant un témoignage ou une preuve obtenus de cette façon ne seront pas utilisés contre les personnes réduites à l'obéissance, pour exercer une poursuite criminelle.

L'article 13 fixe que toute personne, maison de commerce, société, etc., peut s'adresser à la commission en cas d'opérations interdites par la loi ou d'omissions de la part de l'entrepreneur de transports. La commission établit sommairement la réalité des faits dont il s'agit et invite par communication l'administration incriminée à donner en ce point satisfaction au plaignant ou à faire valoir des excuses dans un délai déterminé. Quand un entrepreneur a remédié à l'inconvénient signalé dans le délai qui lui a été fixé, il est dégagé de toute responsabilité vis-à-vis du plaignant en ce qui concerne la contravention particulière mise en cause ; s'il ne consent pas à le faire dans le délai fixé ou s'il donne un motif pour qu'une enquête soit faite, celle-ci est entreprise par la commission ; il en est de même à la demande des commissaires d'un Etat ou d'un territoire particulier.

Le rejet d'une plainte par le motif que le plaignant n'éprouve pas de préjudice immédiat, est inadmissible.

L'article 14 impose à la commission le devoir de faire sur les enquêtes dirigées par elle un rapport écrit qui contient toutes les constatations qu'elle a faites sur lesquelles s'appuie sa sentence ainsi que sa décision en ce qui concerne les dédommagements que l'entrepreneur doit accorder à la personne ou aux personnes intéressées. Le contenu du rapport doit, aussitôt après, être considéré dans tout débat judiciaire ultérieur comme une preuve évidente (*prima facie evidence*) en ce qui concerne les constatations faites.

Tous ces rapports de la commission doivent être enregistrés et des copies en être délivrées à la partie plaignante aussi bien qu'à l'entrepreneur incriminé. La commission peut se charger de donner de la publicité à son rapport et à ses décisions dans la forme et de la manière qui lui paraît la plus convenable dans l'intérêt public ; cette publication officielle doit être considérée par toutes les juridictions de la Confédération ou des Etats particuliers comme fournissant une preuve suffisante de son contenu, sans qu'il soit nécessaire d'obtenir d'autres témoignages ou d'autres attestations. La commission doit aussi se charger de l'impression et de la distribution en temps utile de son rapport annuel.

Article 15. — Si la commission au cours d'une enquête a établi par témoignage ou autres moyens de preuve une contravention à la loi, c'est-à-dire un préjudice porté au plaignant ou à un autre, elle doit de suite envoyer copie de son rapport à l'entrepreneur coupable avec invitation d'avoir à faire disparaître les objets de la plainte dans un délai déterminé, c'est-à-dire d'avoir à donner satisfaction aux intéressés. La commission se renseigne à l'expiration de ce délai sur le point de savoir s'il a été donné une suite suffisante à cette invitation ; elle doit ensuite enregistrer ce qui a été fait et dégager l'entrepreneur qui a été accusé, de toute responsabilité ultérieure pour la contravention visée.

Article 16. — Quand un entrepreneur de transports a transgressé un ordre ou une prescription de la commission ou s'il a refusé de s'y soumettre, à moins que le cas ne nécessite de porter la question à l'examen du jury, la commission ou toute personne qu'elle y autorise peut s'adresser au moyen d'une plainte sans formalité spéciale à la cour compétente des Etats-Unis, qui a le pouvoir de citer l'inculpé à comparaitre dans un court délai qui lui est marqué et d'instruire l'affaire.

L'invitation peut être adressée aussi bien à l'entrepreneur qu'à ses gens. La cour de justice doit mener la chose plus loin et prendre une décision rapide au sujet de l'affaire en procédant comme cour d'équité (*court of equity*) et cela sans les formalités et la procédure employées ordinairement en matière de cour d'équité, mais en prenant en considération pour son jugement les pièces qui lui sont présentées. Enfin la cour peut, de la façon qui lui paraît convenable et par l'intermédiaire des personnes qu'elle désigne, faire prendre tous les renseignements de nature à éclairer son jugement, et dans ce cas le rapport de la commission est considéré comme une preuve évidente en ce qui concerne les constatations qu'il contient.

Si le tribunal reconnaît qu'une invitation ou un ordre de la commission n'ont pas été observés ou ont été transgressés, il doit envoyer à l'entrepreneur un ordre d'exécution (*writ of injunction*) ou prendre toute autre mesure de nature à le forcer à se soumettre aux décisions de cette commission. Si cet ordre de la cour reste sans effet, elle doit lancer un mandat d'amener ou prendre toute autre mesure permise par l'ordre d'exécution et appropriée à ce résultat contre l'entrepreneur insoumis, ou s'il s'agit d'une corporation contre ses directeurs, ses employés ou ses agents, ou contre les propriétaires, les fermiers ou les administrateurs; elle peut en même temps prescrire une amende de 500 dollars au plus pour chaque jour d'insoumission subséquente de la part des personnes coupables. Cette amende pourra ou bien être attribuée aux personnes lésées, ou être conservée par la cour jusqu'à décision définitive ou être acquise à la caisse de l'Etat, suivant l'appréciation de la cour. Celle-ci pourra en poursuivre le recouvrement, si c'est nécessaire, par des moyens d'exécution qui auront la même validité que ceux destinés à faire respecter un jugement ayant force de loi.

Si l'objet de la contestation s'élève à une valeur de 2,000 dollars et plus, chacune des parties intéressées peut porter appel devant la plus haute cour de justice des Etats-Unis (*supreme court of U.-S*) et cela en observant les dispositions légales existantes pour le cautionnement en cas d'appel; mais cet appel n'a pas d'effet pour suspendre ou annuler les décisions de la première juridiction qui de plus peut ordonner le paiement des dépens qu'elle juge proportionnés aux frais et salaires du ministère public. Lorsque la commission aura elle-même intenté l'action, le ministère public de la Confédération est tenu de la faire exécuter, sous la direction du procureur général des Etats-Unis, et les frais et déboursés qui en résultent sont pris sur les fonds de la cour de justice de la Confédération.

Art. 17. — La commission fixe sa procédure pour les affaires qu'elle traite. La majorité des membres est nécessaire pour examiner les affaires; mais aucun membre ne peut prendre part aux délibérations, ni à la décision dans une affaire où il a un intérêt pécuniaire quelconque. La commission peut de temps en temps établir ou modifier des règles et des prescriptions générales pour la méthode à observer dans les débats des affaires qui lui sont soumises, et cette procédure doit se rapprocher autant que possible de celle en vigueur dans les tribunaux des Etats-Unis. Chaque partie peut comparaître devant la commission en personne ou assistée d'un avocat. Toute sentence, toute décision officielle de la commission doit être consignée dans un procès-verbal et ses débats doivent être tenus publiquement si l'un des intéressés le demande. Elle siège, pour les débats publics, dans un endroit officiellement désigné à cet effet. Chaque membre de la commission peut recevoir des prestations de serment, signer des citations.

Art. 18. — Chaque membre de la commission doit toucher un traitement annuel de 7,500 dollars (37,500 francs), payable de la même manière que celui des juges de cours de justice des Etats-Unis. La commission nomme un secrétaire aux appointements de 3,500 dollars (17,500 francs), et elle peut déterminer le nombre, la solde et les fonctions des autres employés qui lui sont nécessaires. Elle n'a de même besoin d'aucune disposition légale spéciale pour louer les locaux nécessaires à son service et les aménager utilement. Les témoins cités par la commission touchent les mêmes sommes que ceux cités devant les tribunaux. Tous les frais de la commission, y compris les dépenses nécessitées par le déplacement au dehors de la ville de Washington des commissaires et des agents qui sont sous leurs ordres, par nécessité de service, seront ordonnancés par le président sur la quittance de l'intéressé.

Art. 19. — Le siège de la commission est à Washington. On peut, si cela paraît utile, faire tenir session dans une autre ville de l'Union et y déléguer un certain nombre de membres de la commission.

Art. 20. — La commission est autorisée à exiger de tous les entrepreneurs des rapports annuels, à en fixer la forme et le délai d'envoi et à demander des réponses à des questions spéciales. Les rapports doivent toujours contenir les déclarations suivantes : Montant des actions émises et du capital versé, mode de paiement; dividende distribué; réserve et nombre des actionnaires; les dettes consolidées et flottantes et l'intérêt qu'on a servi pour cela; les frais de premier établissement et la valeur de la propriété; le nombre des employés et des ouvriers de toute classe; le montant des dépenses faites pendant l'année à titre de perfectionnements; le mode d'emploi et la nature des perfectionnements; les revenus de toute branche d'affaires ou de toute autre provenance; les dépenses d'exploitation et autres; les bénéfices ou pertes; un exposé complet de la situation financière pendant l'année qui fait l'objet du rapport, y compris un bilan. Les rapports doivent aussi comprendre des renseignements sur les prix de transport et leur perception; les combinaisons et contrats avec d'autres entreprises, et tout ce que peut demander la commission.

La commission peut aussi fixer un terme à dater duquel tous ces rapports doivent être rédigés dans une forme identique.

Art. 21. — La commission doit, chaque année, pour ou avant le 1^{er} décembre, présenter au congrès un rapport dont il est distribué des exemplaires dans les mêmes conditions que pour les autres rapports. Ce rapport doit contenir tels avis et renseignements recueillis par la commission de nature à déterminer une réglementation du trafic, indiquer les propositions considérées par la commission comme devant faire l'objet de modifications dans la loi; enfin donner les noms des personnes occupées par la commission.

Art. 22. — Le contenu de cette loi ne met pas obstacle : a) à la gratuité ou à la plus large réduction de taxes pour le transport, le magasinage ou la manutention d'objets appartenant à la confédération, ou aux Etats particuliers, ou aux communes, ou destinés à un but de bienfaisance, ou circulant de foires en foires ou d'expositions en expositions; au transport gratuit des gens sans soutien ni asile, de ceux dont ont pris la protection les sociétés de bienfaisance et de ceux par qui il peut être utile de les faire accompagner; à la réduction des prix pour les billets de trains de plaisir et les abonnements; b) à la concession de taxes réduites aux ecclésiastiques et aux communes pour le transport des indigents ou de ceux qui sont recueillis dans les asiles de la confédération ou des Etats; aux soldats devenus incapables de faire

du service; aux orphelins des hospices militaires ou maritimes suivant convention avec ceux qui dirigent ces établissements; c) à la concession de libre parcours de la part des chemins de fer à leurs propres employés ou ouvriers, aussi bien qu'à l'échange entre les employés supérieurs de cartes de circulation et billets pour les employés ou ouvriers des autres réseaux.

Le contenu de la loi ne doit infirmer ou modifier aucune des dispositions légales contenues dans une loi générale; celles du présent acte doivent plutôt être ajoutées à celles qui figurent dans la loi, avec cette restriction qu'aucune instance pendante ne peut en aucune manière être affectée par cette loi.

29. Conclusion. — En résumé, on peut affirmer à juste titre que tous les contrôles, toutes les prescriptions de l'Etat, même quand on y tient la main sévèrement, ce qui n'est que bien rarement le cas, peuvent supprimer ou limiter l'un ou l'autre des inconvénients, des défauts inhérents à la tarification privée, mais ne sont pas en mesure de changer l'essence même de celle-ci. Les inconvénients signalés dans le troisième chapitre comme étant dus à la tarification privée en sont inséparables et ne peuvent être complètement supprimés par aucune mesure. On a le choix entre ces deux solutions, ou bien retirer à l'administration privée presque complètement le droit de tarification et lui enlever par là même non seulement la plus importante de ses prérogatives, mais encore le moyen le plus propre à rendre le plus productif possible le capital engagé dans l'entreprise, ce qui, pour une administration de ce genre, est un point essentiel, ou bien lui conserver ce droit avec ses conséquences inévitables et ses désavantages plus ou moins grands.

C'est ce que montre irréfutablement l'histoire des chemins de fer dans les pays civilisés. En ce qui concerne l'Angleterre, l'ouvrage de Cohn sur le régime des chemins de fer, l'établit d'une façon typique et concluante. Les Etats-Unis offrent pour leurs chemins de fer l'image d'une situation encore plus déplorable⁴.

Si on objecte à ces exemples expérimentaux qu'on parle de pays où l'action gouvernementale est faible et où l'économie politique est entièrement guidée par les règles de l'intérêt privé, on peut répliquer en montrant que l'action des tarifs sur les relations a été absolument la même dans le continent européen en ce qui concerne son développement et qu'elle persiste à produire les mêmes effets dans le plus grand nombre de cas. En Allemagne, existait encore, il y a dix ans, une tarification presque exclusivement privée qui avait amené d'énormes dissemblances et complications dans les tarifs avec toutes les conséquences désavantageuses indiquées dans le troisième chapitre et cela malgré une surveillance étendue de l'Etat. Ces inconvénients ont été récemment limités

⁴ Voir à ce sujet. V. d Løyen, *Die nordamerikanischen Eisenbahnen*, p. 19-22; 120-176.

et en partie supprimés par l'incorporation des chemins privés au réseau d'Etat, et le régime de tarifs conformes à l'économie publique adopté depuis cette époque notamment par la Prusse. On peut en dire autant de l'Autriche-Hongrie si ce n'est que le développement de la tarification d'intérêt général ne s'est pas encore étendue autant qu'en Allemagne et que les inconvénients tout au moins en ce qui concerne l'Autriche subsistent d'une façon encore plus accentuée. L'enquête de 1882-83 en a fourni la preuve. En France, pays vanté comme modèle de l'administration privée des chemins de fer, les conséquences désavantageuses de la tarification qui en découle, se sont introduites en quantité considérable malgré un contrôle et des prescriptions de l'Etat très renommés. L'histoire des chemins de fer français, spécialement pendant les dix dernières années en produit la preuve. Il n'en a pas été autrement des résultats obtenus en Russie et en Italie. L'histoire de tous ces chemins de fer prouve, par expérience, la nécessité de supprimer la tarification privée et de la remplacer par une autre conforme aux règles de l'économie publique, si l'on veut obtenir une réforme sérieuse des tarifs, une suppression radicale des défauts et inconvénients de la première. — Dans le prochain chapitre nous allons établir les fondements de cette tarification d'intérêt général avec la preuve qu'elle est propre à faire disparaître les défauts et les conséquences désavantageuses de la tarification d'intérêt privé.

CHAPITRE IV

DE LA TARIFICATION CONFORME AUX PRINCIPES DE L'ÉCONOMIE PUBLIQUE¹

30. Fondements de la tarification conforme aux règles de l'économie publique. — La tarification sera basée sur les règles de l'économie publique, à la condition de laisser à la communauté, c'est-à-dire à l'Etat seul le droit de l'établir pour l'ensemble des chemins de fer d'intérêt général d'un pays, d'une zone économique nationale, et si ce droit est exercé par les propres organes de l'Etat².

Cette hypothèse se trouve complètement réalisée si l'Etat possède et administre les chemins de fer ; cependant on peut aussi admettre que l'Etat, sans être propriétaire et administrateur des chemins de fer, possède, grâce à la loi ou à des traités, une autorité illimitée en matière de tarification et qu'il l'exerce par ses propres organes. L'exercice de ce droit par d'autres organes, surtout par des organes privés comme les sociétés anonymes qui ont affermé l'exploitation des réseaux, ne peut être considéré comme donnant une base suffisante à une tarification d'économie publique. Il y a plutôt à craindre dans ce cas qu'entre les mains de l'industrie privée en raison de l'essence et des penchants irrésistibles de cette dernière, la tarification n'en adopte graduellement les principes et que le droit de l'Etat en cette matière ne se réduise peu à peu à un simple droit de surveillance³.

¹ Consulter mon mémoire « Einige Bemerkungen zu Cohn's englischer Eisenbahnpolitik der letzten 10 Jahre und über eine gemeinwirthschaftliche Tarifgestaltung. *Archiv für Eisenbahnwesen*, année 1884, p. 420, 440.

² Les chemins de fer d'intérêt général, sont ainsi désignés par opposition aux chemins de fer d'intérêt local, auxquels l'Etat peut sans scrupule laisser une grande autonomie, en raison de ce que des intérêts locaux sont seuls en jeu. Voir à ce sujet mon mémoire : *Die Klassifikation der Eisenbahnen*. — *Archives pour les chemins de fer*, année 1884, p. 107 et 108.

³ Ce danger menace par exemple l'Italie, malgré toutes les réserves relatives à la tarification qu'elle a introduites dans les traités d'affermage des chemins de fer de l'Etat.

Il y a encore insuffisance de base pour une tarification d'économie publique si l'Etat ne possède et n'administre qu'une partie des chemins de fer et si à côté de lui d'importants réseaux privés restent indépendants, c'est-à-dire dans le système mixte. Dans ce cas, la tarification privée des chemins indépendants met obstacle à la mise en pratique d'une tarification d'économie publique sur les lignes de l'Etat, et l'émiettement du réseau rend déjà nécessaire de maintenir dans une certaine mesure la tarification privée même sur les chemins de l'Etat, en raison de ses conséquences et spécialement de la concurrence. Un effet semblable se produit quand il s'agit du réseau d'Etat de petits pays qui en général ne peuvent avoir un régime de tarifs indépendants, parce qu'ils subissent, de tous les côtés, l'influence des réseaux des pays voisins et qu'ils sont obligés de tenir compte de cette considération pour leur tarification, comme dans le système mixte des chemins d'Etat et des chemins privés. C'est ce qui se présente par exemple pour les lignes des Etats allemands de moyenne et de petite importance.

L'absorption par l'Etat de toutes les lignes d'intérêt général, dans un grand pays où une fédération fournira la base la meilleure et la plus sûre d'une tarification conforme à l'économie publique.

On ne peut cependant soutenir que la simple prise de possession par l'Etat suffise pour tout améliorer. Lui aussi peut conserver une tarification d'ordre purement privé ; mais son administration simplifiera déjà bien des difficultés, et, avant tout, fera profiter la communauté des bénéfices réalisés. Cette tarification privée du réseau d'Etat se présente tant que la recherche du bénéfice le plus élevé possible est considérée comme le but capital, et par conséquent dans la période de début du développement des chemins de fer, comme nous l'avons indiqué dans le § 6.

Pour gagner l'étape qui devra suivre nécessairement, afin de supprimer la tarification privée et de passer à une tarification d'économie publique, l'Etat, dans l'administration des chemins de fer, devra ne plus poursuivre en première ligne la recherche du plus haut bénéfice possible mais la satisfaction des intérêts généraux, et pour l'établissement des tarifs, il devra observer les principes qu'il a soin d'employer généralement pour l'établissement des redevances qu'il prélève. Alors on peut déjà affirmer à juste titre que les tarifs établis par l'Etat affectent le caractère d'une redevance, même si l'administration des chemins de fer n'est pas encore dirigée complètement suivant le principe de a redevance.

D'éminents professeurs d'économie politique ont exprimé une opinion semblable. C'est ainsi que Wagner (*Finanzwissenschaft*, science financière, 1^{re} partie, p. 649, 2^e édition, 1877) fait la remarque suivante, en trouvant que pour les bases rationnelles de la tarification des chemins de fer de l'Etat il y a

lieu de prendre le prix de revient plutôt et en plus sérieuse considération que la valeur de la marchandise transportée : « Par là, dit-il, le tarif de chemin de fer, autant que le permet l'état actuel de l'amortissement du capital, se rapproche déjà davantage d'un tarif de redevance dans lequel on fixe le plus possible la base de la redevance d'après les dépenses provoquées par celui qui profite du trafic, ainsi que cela se fait dans les autres cas de redevance. »

De Stein (*Handbuch der Verwaltungslehre*, Manuel de l'enseignement de l'administration, 2^e édit., 1876, p. 422) dit :

« Le tarif est pour les chemins publics une redevance ou taxe, pour les chemins privés un prix de l'opération, la rémunération du service rendu. On doit donc naturellement diviser les tarifs en général, en deux classes essentiellement différentes. La différence entre elles consiste en ce que pour le taux des tarifs on s'appuie à titre de principe dirigeant et primordial, dans l'un des cas sur la base de la redevance dans l'autre sur la base du prix résultant de conventions entre les parties. L'essence de la redevance est de ne pouvoir dépasser les frais de l'opération et une part d'amortissement tandis que la mesure des prix perçus à juste titre par une administration privée est fixée par le rapport de l'offre et de la demande. De même que l'on sait distinguer un chemin d'Etat ou public d'un chemin privé, il faut que les tarifs des chemins d'Etat soient des tarifs de redevance basés sur le capital employé à la construction et les frais d'exploitation tandis que les tarifs des chemins privés sont basés sur le principe de la liberté absolue ou tout au plus d'un maximum. »

Stein, en trouvant que l'essence de la redevance est de ne pouvoir dépasser les frais de l'opération et une part de l'amortissement, a une idée trop étroite; la redevance peut être fixée de telle sorte qu'elle donne un bénéfice sur les frais, et alors elle se présente comme un impôt. L'essence de la redevance, par opposition aux règles de l'économie privée relatives à l'établissement des prix de transport consiste plutôt en ce que la recherche du bénéfice le plus élevé possible n'est pas le but capital de la tarification, et que les tarifs ne sont pas fixés d'après la valeur économique d'une opération particulière pour celui pour le compte duquel elle est faite, mais d'après une base moyenne pour toutes les opérations de même nature; la somme totale encaissée à titre de compensation est fixée de façon à recouvrer le coût des opérations correspondantes, mais dans certaines circonstances elle peut lui rester inférieure ou lui devenir supérieure comme nous l'avons établi dans le § 5. Ce n'est pas non plus une hypothèse nécessaire à l'établissement d'une tarification d'économie publique, que l'amortissement du capital d'établissement soit fait. Car ainsi que nous l'avons déjà expliqué, le principe de la redevance appliqué à l'administration permet le recouvrement total des frais de l'opération y compris l'intérêt et l'amortissement.

Du fait que le tarif des chemins de fer cesse d'être la rémunération d'un service rendu, calculé d'après les règles de l'industrie privée, pour devenir une taxe publique, il résulte toute une série de principes de tarification de l'économie publique, que l'industrie privée a pu considérer comme superflus ou accessoires et en contradiction avec elle-même et qu'elle a négligés en totalité ou en partie. L'application de ces principes servira à écarter ou à prévenir les inconvénients de la tarification d'économie privée, que nous avons exposés dans le troisième chapitre.

34. Équité et égalité pour tous dans l'établissement des tarifs. — Il faut indiquer comme étant essentiellement caractéristique d'une taxe fixée par la communauté et comme le premier principe d'une tarification d'économie publique, que les tarifs seront établis d'une manière équitable et égale pour tous et que tout privilège, tout avantage injustifié en faveur de personnes, de classes sociales, de branches de production, de contrées et de localités particulières, sera évité¹.

Ce traitement uniforme, ainsi que nous l'avons indiqué § 28, n° 9, se trouve souvent prescrit dans le cas de tarification privée par la loi ou les actes de concession; mais il n'a pas été mis en pratique en raison de ce qu'il est contraire à la nature de l'administration privée des chemins de fer qui recherche l'individualité et le gain, et aussi en raison de l'émiettement des réseaux. C'est de là que sont nés la plupart des plaintes et les plus grands inconvénients de la tarification privée. Cela est très naturel, car la base de la condition ci-dessus exposée repose sur le grand principe de la justice, qui est un des principes de l'Etat; si on le transgresse il en résulte des dommages pour les particuliers comme pour la communauté.

Si maintenant on demande comment on peut faire passer dans la pratique de la tarification, le principe dont il a été question plus haut, il faut distin-

¹ Cette doctrine se trouve très bien établie dans les motifs du projet de loi prussien concernant l'acquisition de plusieurs lignes privées par l'Etat, 29 octobre 1879, p. 63.

Puisque le droit concédé à un entrepreneur d'exploiter exclusivement un chemin de fer est lié à l'utilisation de ce chemin par tout le monde, comme l'exige son caractère de chemin public, l'usage doit en être établi pour chaque intéressé dans les mêmes conditions. En ce qui concerne les prix de transport, et les conditions imposées il ne doit pas y avoir de différence pour les différents intéressés, pas de privilège pour l'un au détriment de l'autre; ce serait incompatible avec le principe fondamental de l'organisation de la vie dans un Etat qui concède à chacun le même droit. Le principe de la parité n'exclut pas d'une manière absolue la possibilité d'abaissements de taxes ou de conditions favorables de transport dans des hypothèses déterminées dépendant par exemple de la quantité des marchandises à transporter, de la longueur du parcours ou d'autres circonstances spéciales, pourvu qu'on les accorde à tout intéressé qui remplit ces conditions ou réalise ces hypothèses. Une réglementation de ces conditions ou hypothèses qui n'accorderait sinon dans la forme pourtant en réalité ces faveurs de transport, qu'à ceux auxquels elles sont concédées en première ligne, serait par suite inadmissible.

guer entre l'organisation équitable des tarifs et le traitement uniforme de tous ceux qui prennent part au trafic. Le traitement uniforme suppose des relations et des conditions identiques, et exige dans cette hypothèse que les taxes employées soient fixées d'après les mêmes bases; l'organisation équitable des tarifs n'est rendue nécessaire que si les rapports sont de natures différentes. C'est une tâche très différente et beaucoup plus compliquée que celle du traitement uniforme, que de tenir compte des différences de nature des rapports commerciaux, pour fixer les tarifs et leurs conditions d'application d'une façon équitable et exacte. Cette organisation équitable est donc spécialement mise en question pour établir des tarifs de différentes natures suivant ce que les marchandises peuvent supporter, et par suite pour fixer le système de tarifs, la classification, les conditions d'applications; les bases des différentes classes, les concessions de tarifs spéciaux, etc.

De même quand il s'agit de faire cesser des réclamations justifiées, à propos d'un traitement variable avec les individus, ou injuste, il faut distinguer les réclamations qui s'appliquent à une organisation non équitable des tarifs par exemple une classification fautive d'une marchandise déterminée par rapport à d'autres, et les réclamations qui portent sur une injustice commise par exemple en appliquant des taxes différentes pour le transport de quantités égales d'une même marchandise à une même distance. Les premières ont trait au système de tarifs à la classification, aux bases appliquées, aux tarifs spéciaux et à la façon dont on les a confectionnés, les dernières sont causées par l'existence de systèmes de tarifs, de classifications, de bases d'application et de tarifs spéciaux de différentes natures sur les mêmes lignes ou sur des lignes différentes.

De là s'ensuit d'elle-même la méthode qu'il y a lieu d'employer pour introduire dans la tarification le principe posé en titre de ce paragraphe.

32. Organisation de la tarification et des relations de trafic, au moyen des organes de l'Etat et avec le concours des commerçants intéressés. — Déjà dans les § 23 et 27 nous avons mis en lumière les difficultés qui sont liées à l'établissement d'un système de tarifs et à la confection d'une classification satisfaisant à la fois les intérêts des chemins de fer et les besoins du commerce, aussi bien qu'à la fixation des bases pour les différentes classes et aux motifs de concession ou de refus des tarifs spéciaux. Et nous avons montré que l'administration privée des chemins de fer n'avait pas été capable de résoudre cette question difficile d'une façon satisfaisante.

Dans la tarification d'économie publique, c'est à des organes d'Etat qu'il appartient de trouver cette solution. En raison de leur position désintéres-

sée ils sont plus propres par eux-mêmes à apprécier la valeur des opérations dont il s'agit. Puis, la tarification d'économie publique fait disparaître l'obstacle (que nous avons indiqué dans le § 23), à une solution satisfaisante de ce problème, c'est-à-dire le désir du gain qui pousse les chemins de fer à adopter le plus possible des principes individuels pour leur tarification; pour celle qui est au contraire basée sur l'économie publique ce gain n'est plus la règle de première ligne. Malgré cela la confection d'un système de tarifs et de prescriptions pour leur application, conforme à son but et répondant aux besoins du commerce et des chemins de fer, la répartition équitable des marchandises entre les différentes classes, la fixation exacte des bases pour ces classes, l'appréciation des motifs de concession ou de refus des tarifs spéciaux qui rend nécessaire une connaissance générale des relations économiques des différentes marchandises, de leurs rapports, de leur emploi, de leur prix, de leur capacité à supporter des charges restent un problème si difficile qu'il excède les forces d'un particulier aussi bien que de toute une administration et qu'il paraît indiqué de faire concourir les intéressés à sa solution.

La forme dans laquelle il doit en être ainsi, le point de savoir si on doit donner à ces commerçants voix consultative ou délibérative sont des questions de circonstance qui ne peuvent être tranchées que d'après les relations particulières des différents pays. Il paraît indispensable que dans l'assemblée des intéressés, les intérêts économiques et les classes sociales divers soient représentés en proportion équivalente autant que possible par rapport à leur importance.

Car une assemblée d'intéressés ne peut exercer une bonne influence que si les différents intérêts sont pris en considération d'une manière équitable et uniforme; la vérité ne peut naître que du conflit, de la lutte de ces différents intérêts au lieu que la prépondérance de quelques-uns d'entre eux fait craindre de suite l'exploitation des ressources publiques au profit des intérêts particuliers les plus puissants¹.

Il sera toujours prudent de laisser aux organes de l'Etat le droit de décider en dernier ressort; ils sont naturellement en situation de représenter et de sauvegarder le mieux les intérêts de la communauté, et ils désirent le faire. Car même dans le cas d'une réunion exactement combinée pour la représentation des intérêts, il peut arriver que les représentants s'entendent pour se créer des avantages communs au détriment de la masse. Des assemblées de cette nature qui ont leur place à côté de l'administration d'Etat des chemins de fer

¹ Consulter aussi Cohn, *Englische Eisenbahnpolitik*, Régime politique des chemins de fer pendant les dix dernières années, p. 16 à 20.

ont déjà pu être introduites dans la plupart des pays d'Europe, et ont produit de bons résultats, en toutes choses.

A la vérité on ne peut faire taire toutes les plaintes relatives à des appréciations inexactes, même quand celles-ci résultent de la coopération des organes de l'Etat avec les trafiquants intéressés, de même qu'il arrive pour les réclamations relatives à la nature des impôts et à l'établissement des droits de douane. Mais elles seront considérablement diminuées, et comme l'expérience le montre, il y aura une sécurité beaucoup plus grande qu'auparavant contre les appréciations arbitraires et en faveur de la prise en considération des plaintes justifiées, une garantie beaucoup plus complète contre l'adoption de mesures relatives aux tarifs sans un examen approfondi et complet. Ce qui de plus n'est pas peu appréciable, c'est que les intéressés se rendront par eux-mêmes exactement compte des difficultés considérables inhérentes à l'établissement de tarifs satisfaisant tous les besoins, et de la nécessité de prendre aussi en considération les intérêts des chemins de fer en cette matière. Par suite, les demandes exagérées et mal fondées d'abaissements de tarifs seront plus rares, et l'administration des chemins de fer pourra trouver dans ces assemblées un appui solide pour les repousser ¹.

33. Garantie d'un traitement égal pour tous. — Pour garantir un traitement égal pour tous, les mesures suivantes semblent requises : Adoption d'un système de tarifs et d'une classification uniforme, de bases d'application identiques pour l'ensemble du trafic par voie ferrée d'un pays, mise à l'écart

¹ Des comités, des conseils de chemins de fer de cette nature existent actuellement dans les pays suivants à titre de conseils de royaume, d'Etat, de province, de département : Tout d'abord il a été institué en 1874, sur la demande de la chambre de commerce de Mulhouse, par la direction générale des chemins de fer d'Alsace-Lorraine, un comité des chemins de fer composé des représentants des chambres de commerce d'Alsace-Lorraine; en 1877, à Oldenbourg on a fondé une assemblée libre des commerçants intéressés dans les questions économiques, en 1878 les chemins de l'Etat prussien ont constitué une conférence périodique des représentants des intérêts économiques, à la place de laquelle en exécution de la loi du 1^{er} juin 1882 ont été créés des conseils de département et un conseil d'Etat. En Wurtemberg, en 1878, s'est formé un comité des chemins de fer remplacé en 1887 par un conseil consultatif des voies de communication. De même dans le duché de Bade par l'ordonnance du 4 novembre 1880; en Bavière par l'ordonnance du 16 mars 1881; en Hesse par l'ordonnance du 5 juillet 1881; en Saxe par l'ordonnance du 9 juillet 1881, un conseil de chemins de fer a été organisé. En Autriche l'organisation du 8 juin 1884 a créé un conseil des chemins de fer de l'Etat, et un conseil consultatif permanent de la direction générale des chemins de fer de l'Etat. En France, un décret présidentiel du 31 janvier 1878 a fondé un comité consultatif des chemins de fer, plusieurs fois transformé par les décrets du 24 novembre 1880, du 7 novembre et du 29 décembre 1886. En Russie un ukase impérial du 12 juin 1885 a fondé un conseil des chemins de fer et un décret du 20 mars 1889, un conseil et un comité pour les affaires de tarifs. En Italie on a créé par ordonnance royale du 24 janvier 1886, un conseil des tarifs (*consiglio delle tariffe*). En Danemarck un conseil des chemins de fer par ordonnance royale du 29 novembre 1886.

Consulter von der Leyen, die Vertretung der Werth schaftlichen Interessen bei den Eisenbahnen, 1888, p. 1071 et suiv. *Jahrbücher für Gesetzgebung, Verwaltung und Volkswirtschaft*.

d'une tarification individuelle et différentielle, et enfin publicité des tarifs sans restriction.

La tarification privée elle-même parvient en étendant son développement, à un système de tarifs et à une classification uniformes pour l'ensemble du trafic d'une région, et cela non en raison du principe d'un traitement égal pour tous, principe qu'elle ne reconnaît pas comme fondé, mais en raison des inconvénients de la divergence en ces matières non seulement pour le commerce mais pour les chemins de fer eux-mêmes. Nous l'avons exposé dans le § 23.

Il va de soi que ce motif a aussi son importance pour la tarification d'économie publique, mais elle n'est pas obligée de faire préalablement des expériences à ce sujet, car pour sauvegarder le principe du traitement uniforme, elle ne peut faire autrement que d'adopter un système de tarifs, une classification et des prescriptions d'application des tarifs identiques. En effet dès que, à l'intérieur d'une même zone économique nationale, il existe différents systèmes de tarifs et de classification les uns à côté des autres, il s'établira nécessairement des différences dans le traitement des intéressés et des parties du pays prenant part au trafic. Aussi la tarification d'économie publique aura à introduire l'uniformité absolue dans les tarifs partout où elle n'existera pas.

Pour la sauvegarde du principe du traitement uniforme, il est en outre nécessaire de fixer des bases d'application uniformes. Cela a été sans doute très combattu et doit par suite être motivé d'une façon plus précise.

L'introduction de bases uniformes qui est l'uniformité de fond des tarifs, suppose que l'uniformité de forme c'est-à-dire l'identité des systèmes de tarifs, des classifications existe déjà. Elle consiste dans le décompte de bases d'application uniformes pour l'ensemble des tarifs généraux et spéciaux d'un pays aussi bien en trafic direct qu'en trafic intérieur.

Cette mesure ne s'applique pas aux tarifs exceptionnels qui peuvent exister dans une certaine proportion. Ceci est très important. La question des bases identiques a été souvent rendue obscure par ce fait que quelques fanatiques de l'uniformité ont voulu l'appliquer sans exception, par la suppression de tout tarif exceptionnel et que les partisans de la tarification privée en ont tiré à propos un argument contre la possibilité de leur adoption.

Cette adoption doit avoir pour conséquence de déterminer les taxes des tarifs généraux et spéciaux exclusivement d'après la distance, abstraction faite de la classification et la quantité des marchandises à transporter; par suite, le même poids de la même marchandise transporté à une même distance, paie la même taxe sur toutes les lignes d'un même pays. Aussi longtemps qu'il n'en est pas ainsi et que les différentes Compagnies appliquent des bases qui

varient non seulement avec les réseaux, mais en outre avec les lignes d'un même réseau, pour le trafic intérieur et direct, il est incontestable qu'il n'y a pas uniformité de traitement pour les individus, pour les parties du pays qui prennent part au trafic.

Les mauvais côtés de cette tarification dissemblable, qui entraîne nécessairement avec elle des différences de taux dans les bases des tarifs, ont déjà été élucidés au cours des § 22 et 23; il ne peut plus être question que de réfuter les objections émises contre l'adoption de bases uniformes et de démontrer qu'elle est praticable. Si cela est possible, cette adoption ne sera plus considérée comme une prétention confuse et impossible à mettre en pratique, « l'enveloppe grossière d'une foule d'idées embrouillées (Cohn, *Englische Eisenbahnpolitik*, II^e vol., p. 453), mais comme le seul moyen capable de supprimer les défauts et les inconvénients de la tarification privée. En fait, il est intéressant de remarquer combien les intéressés prenant part au trafic ont soutenu de tout temps cette prétention d'obtenir des bases uniformes, en raison de ce qu'ils sentaient pour ainsi dire instinctivement que son adoption était seule en mesure d'amener une réforme sérieuse de la tarification, et la suppression des inconvénients les plus graves de la tarification privée ¹.

D'un autre côté il n'est pas moins caractéristique de voir l'empressement avec lequel les directeurs des chemins privés et les partisans de la tarification privée prennent le soin de représenter cette adoption comme un nonsens et une chose impraticable; ils y ont mis tant d'acharnement que Cohn lui-même, qui pourtant n'est pas un admirateur de la tarification privée, s'est laissé convaincre et qu'il déclare l'introduction d'une semblable unité impraticable au moins en ce qui concerne l'Angleterre, même si tous les chemins de fer étaient entre les mains de l'Etat ².

¹ En Allemagne c'est surtout Perrot qui, dans ses nombreux écrits sur la réforme des chemins de fer et contre les tarifs différentiels a reconnu justement l'importance de l'uniformité des bases, mais a fait des propositions trop radicales pour l'établissement de tarifs de zones. Cette uniformité a été préconisée plusieurs fois dans l'enquête de 1872 sur les tarifs différentiels et l'enquête sur la réforme des tarifs de 1874, et on en trouve le désir exprimé de la façon la plus complète dans les résolutions formulées par de Wedell et de Stumm qui, chacun, ont déclaré que les intéressés ne demandaient pas seulement un système de tarifs unique, mais aussi des bases générales pour le taux des taxes. En Autriche, cette solution a été plusieurs fois mise en avant dans l'enquête de 1882-83. On la trouve également demandée dans le rapport de Waddington pour la France.

² Voir *Englische Eisenbahnpolitik*, II^e vol., p. 452 et suiv. Cohn paraît d'ailleurs partir de ce principe, que c'est le prix de revient qui sert à fixer de semblables taxes uniformes et qu'elles forcent à supprimer complètement les tarifs différentiels. Il n'en est ainsi ni d'un côté ni de l'autre. La question du prix de revient (dépenses) est tout à fait indépendante de celle de l'uniformité des taxes, et comme on l'a montré plus haut, cette dernière permet l'existence parallèle de tarifs exceptionnels, dans certains cas déterminés, sans que pour cela l'action profitable de cette uniformité soit diminuée d'une façon notable. Cette

On oppose d'abord à l'adoption de cette uniformité, l'histoire du développement de la tarification, qui s'est conformée comme les chemins de fer eux-mêmes à des considérations locales et à cause de l'émiettement des réseaux, a été pour ainsi dire particulière à la zone de chaque administration. On fait, par suite de la différence des bases, une question d'existence pour le revenu d'une ligne et pour la prospérité économique de la zone correspondante: on affirme que si on veut uniformiser l'ensemble de ces tarifs on sera conduit soit à une grande perte de revenu par l'abaissement des taxes, soit aux conséquences les plus désavantageuses pour le développement économique de la zone correspondante, si on les surélève.

C'est ainsi que Sax voit dans l'adoption de l'uniformité de fond pour les tarifs, une application anticipée du principe de la redevance à l'époque actuelle. Il dit (*Verkehrsmittel*, II^e vol., p. 461) :

« L'administration de tous les chemins de fer étant entre les mains de l'Etat, l'hypothèse du principe de la redevance étant admise et toutes les conditions qui en découlent, ainsi que cela a été développé dans les précédents chapitres, pouvant être acceptées comme remplies il ne se présentera plus de difficulté pour établir un tarif unique et partout applicable. A toute autre époque, même si l'Etat administre lui-même les chemins de fer, les tentatives faites pour obtenir ce résultat conduiraient à un dilemme semblable à celui de la tarification à la capacité du wagon pour une ligne particulière quelconque. Ou bien on prendra une moyenne des proportions admises par les différentes lignes et on nuira à tous les transports qui jusque-là payaient un prix moins élevé, ou bien on généralisera la taxe de la ligne dont le prix est le meilleur marché et on en verra aussitôt la conséquence pour le revenu. Traiter les chemins de fer à revenu important ou faible, d'existence ancienne ou nouvelle de la même façon, ce serait ignorer les conséquences qu'ont pour les dépenses les différences de degré dans l'intensité du trafic. Lorsque le réseau est achevé et que l'ensemble de la situation du trafic peut être considéré comme stable, l'état des choses change. Jusque-là on passe graduellement à un rapprochement des tarifs les uns des autres, particulièrement par suite de l'influence de l'augmentation des points de jonction qui nécessitent des prix semblables. Si, avant ce moment-là, dans un Etat dont le domaine présenterait des divergences sensibles entre les différentes parties

réserve faite, si les chemins de fer sont réunis entre les mains de l'Etat, je tiens pour possible en Angleterre l'introduction de cette uniformité de taxes, et ce sera l'unique moyen d'apporter de l'ordre dans des tarifs dissemblables et compliqués. Je ne méconnais d'ailleurs pas qu'il faudra y arriver d'une façon plus lentement progressive et qu'en raison de la lutte avec les cours d'eau il y aura lieu de maintenir un plus grand nombre de tarifs différentiels.

du réseau au point de vue des conditions qui sont ici en cause, on voulait introduire la similitude des tarifs avec le système exclusif des chemins d'Etat, ou si on tentait le même but au moyen d'un système mixte consistant à imposer à toutes les lignes un tarif maximum assez peu élevé pour devenir le tarif réellement appliqué, on accélérerait ainsi inutilement la marche du développement des chemins de fer et on imposerait à tort au présent la charge d'abaissements de revenus ou de dédommagements envers les Compagnies. »

A cela on peut répliquer qu'il n'est nullement nécessaire de choisir entre une diminution de revenu par suite de l'abaissement des tarifs et un dommage causé à la vie économique par leur surélévation. — En général, il sera bon sans doute pour établir des bases uniformes dans tout un pays à la place des bases différentes de la tarification privée, de choisir les nouvelles un peu au-dessous de la moyenne des anciennes. Malgré cela, il restera çà et là quelques surélévations. Mais il faut s'en inquiéter moins que de l'action des modifications de tarifs en elle-même. L'avantage que récolteront ainsi le commerce, l'industrie et l'agriculture d'avoir pour tout le pays des tarifs absolument uniformes, au lieu de la disparité et de l'insécurité des anciennes taxes de transport, est si important qu'on pourrait l'acheter au prix d'une augmentation générale des tarifs et à plus forte raison d'une augmentation partielle. Car des tarifs élevés sont loin d'être aussi préjudiciables que des tarifs dissemblables. Avec des tarifs élevés mais uniformes, la lutte n'est pas rendue plus difficile ; seuls les prix de transport sont plus élevés pour tout le monde ; avec des tarifs inégaux, seraient-ils même bas, la lutte sera souvent impossible pour la zone de production dont le tarif est plus élevé que celui des autres. Sans doute, ceci ne s'applique bien qu'à la lutte nationale, car la concurrence avec l'étranger dépend d'autres facteurs, par exemple la législation douanière, et peut être rendue plus facile par la concession de tarifs exceptionnels. Des bases uniformes pour les tarifs de chemins de fer, cela est de tout temps le désir des gens intelligents intéressés dans les luttes économiques, et lorsqu'on les a obtenues, la vie économique s'adapte aux rapports qu'elles créent. Car elle a une facilité d'adaptation et une force de tension énormes, sans lesquelles elle n'aurait pu supporter les continuels changements et des disparités des frais de transport que la tarification privée apporte dans les relations. Il est donc sûr que l'adoption des taxes uniformes ne sera pas préjudiciable à l'économie politique. De plus, il n'est nullement interdit, mais au contraire recommandé d'avoir la prévoyance de procéder graduellement, c'est-à-dire là où se produiraient des surélévations très sensibles, d'accorder le maintien ou la concession de tarifs exceptionnels réduits pour faciliter la transition.

En ce qui concerne les pertes de revenu dont cette réforme nous menace-

rait, il y aura par l'unification des tarifs diminution assez importante de travail et de dépenses dans le service actif aussi bien que dans les directions pour couvrir une part de ces pertes, indépendamment de ce que la diminution des tarifs serait vraisemblablement contre-balancée par une augmentation de trafic. Je ne puis donc pas, par ces motifs, partager l'opinion de Sax, que l'établissement de l'uniformité de fond serait à l'époque actuelle une application anticipée du principe de la redevance, même si les conditions qui en découlent, en dehors de l'exploitation de toutes les lignes par l'Etat lui-même, n'étaient pas réunies. Il reste d'ailleurs supposé que le développement des chemins de fer du pays correspondant est arrivé à la seconde période précédemment décrite, que la construction des lignes principales est achevée, comme cela a été expliqué dans le § 5¹.

On fait encore valoir comme motif s'opposant plus indirectement à des bases uniformes, la différence du prix de revient de l'établissement et de l'exploitation suivant les lignes. Dans le § 12 nous avons démontré que ce détail était sans importance pour la tarification, et les administrations privées elles-mêmes tiennent peu compte de la différence qui est ainsi occasionnée pour le prix de revient. C'est encore moins nécessaire quand les chemins de fer sont réunis dans la main de l'Etat, parce qu'alors les différents frais d'établissement et d'exploitation des lignes de plaines et de montagnes, de celles à faible et im-

¹ Ce que Sax entend par les « conditions » dont il parle est un peu obscur, car il se contente d'en référer aux chapitres précédents dans lesquels il varie sur ces conditions elles-mêmes. C'est ainsi qu'il dit (*verkehrsmittel*, II^e vol., p. 405) : « Le principe de la redevance ne tient pas compte de l'intérêt du capital, et on ne calcule plus que les frais d'exploitation » alors que page 225 il parle ainsi : « Dans le prix de revient il faut que le principe de la redevance tienne compte de l'intérêt et de l'amortissement nécessaires du capital » et p. 226, en note, il est expliqué qu'il n'y a aucun motif de déclarer le principe de la redevance inapplicable parce qu'il reste à titre de passif à amortir le capital d'établissement.

Quoi qu'il en soit, la tentative particulière faite pour introduire l'uniformité des taxes dans un grand pays, la Prusse, confirme ce qui a été expliqué ci-dessus. Cette tentative n'est d'ailleurs pas encore complètement réalisée, parce que d'abord toutes les lignes ne sont pas encore entre les mains de l'Etat et que plus on a maintenu çà et là quelques écarts des taxes générales pour ménager le revenu et certaines relations économiques. Cependant l'essai a été assez étendu pour qu'on puisse porter sur ses conséquences un jugement à peu près sûr. Quoique les nouvelles bases prussiennes offrent en moyenne d'importants abaissements par rapport aux bases précédemment employées par les lignes de l'Etat et les lignes privées qu'il avait reprises, le revenu financier des chemins de fer de l'Etat prussien est meilleur qu'auparavant et plus satisfaisant. Il n'est d'ailleurs pas douteux que ces bases uniformes n'ont pas nui aux intérêts économiques ni aux relations de trafic, qui au contraire en ont retiré un grand avantage. Récemment le reste des chemins d'Etat allemands et des principaux chemins privés a adopté les bases des chemins prussiens, sauf quelques exceptions sans importance. De même en Autriche les chemins de l'Etat, à la place des tarifs de marchandises différents des vingt-quatre lignes dont ils ont été formés, ont adopté un tarif réduit unique à base également décroissante et cela à la satisfaction de ceux qui prennent part au trafic et avec des conséquences financières avantageuses pour l'administration des chemins de fer. (Voyez *Rapport annuel des chemins d'Etat autrichiens pour l'année 1885.*)

portant trafic, de celles construites depuis longtemps et des nouvelles, s'équilibrent et se nivellent.

Les partisans de la tarification privée soutiennent enfin qu'il est nécessaire d'aller au-devant des besoins variés et changeants du trafic, par l'établissement de bases variées et la modification des tarifs spéciaux, que la suppression de ces divergences, l'organisation des tarifs sur le principe d'une base uniforme imposerait un modèle unique nuisible au trafic.

Ce qui est exact, à ce sujet, c'est qu'on ne peut supprimer d'un trait de plume ces divergences de tarifs créées par la tarification privée, mais qu'on doit procéder graduellement parce qu'elles ont été la cause de la création de situations économiques qui ne peuvent se modifier que peu à peu. Mais la fixation de bases uniformes est le seul moyen d'obtenir un traitement équitable et uniforme pour tous et est au contraire du plus haut intérêt pour le trafic. Car il est impossible de créer des tarifs conformes aux relations variables du trafic, pour chaque circonstance et chaque zone, sans arriver à un chaos complet dans la tarification ; quand on l'établit en vue d'une circonstance ou d'une zone particulières, on influe forcément sur le trafic ou la concurrence des zones voisines ; il ne reste donc plus qu'à fixer les tarifs d'après un taux moyen uniforme pour satisfaire le mieux les besoins économiques généraux, même s'il y a danger de léser çà et là quelques intérêts particuliers. Ceci est d'ailleurs conforme à l'essence du principe de la redevance qui repose sur la fixation d'une moyenne à titre de compensation sans se préoccuper de la valeur d'une opération particulière, ni des frais qu'elle a occasionnés. Que la fixation uniforme des bases d'application ne soit pas nuisible au commerce et à l'économie nationale, en supprimant les avantages que tiraient de la tarification privée des particuliers, des branches spéciales de trafic, des contrées déterminées, ceci ressort encore de cette simple observation que ces avantages étaient généralement obtenus au détriment des autres, ou de la communauté. — Enfin il existe encore des motifs d'ordre politique qui imposent absolument à l'Etat administrateur des chemins de fer, de fixer des bases uniformes pour l'ensemble du réseau du pays. — C'est ainsi seulement qu'on peut éviter le danger que les partis politiques n'emploient la divergence des tarifs comme un moyen concourant à leur but, que par exemple les contrées considérées comme favorables au parti au pouvoir ne soient récompensées par des avantages de taxes, que la promesse de ces avantages ne joue un rôle dans les élections. Il ne pourra en être ainsi, et on évitera tout soupçon en cette matière, si en principe les bases sont établies d'une façon uniforme pour tout le pays. Il resterait encore la possibilité d'abuser de la concession ou du refus des tarifs exceptionnels contre laquelle on obtiendra une garantie suffisante au moyen de la coopération des intéressés, comme nous l'avons expliqué dans le § 32.

Rien ne dit que cette adoption de l'uniformité dans les tarifs pour l'ensemble du réseau d'un pays doit être un principe rigide, qui ne puisse se plier aux exigences du trafic. Le contraire est absolument la vérité. Tandis que les tarifs, aux mains de l'industrie privée, doivent en première ligne être un moyen de réaliser un gain, et que les besoins du commerce ne sont pris en considération qu'autant qu'ils concordent avec ce but, ainsi que l'expérience l'a montré, la tâche de la tarification publique est en première ligne de satisfaire les besoins du commerce, de choisir le système de tarifs, la classification et les bases, d'établir les tarifs spéciaux qui répondent à ce but. Qu'en fait, pour répondre aux besoins du commerce, si multiples et si changeants qu'ils soient, une uniformité de fond de la tarification soit suffisante et préférable à la tarification privée avec ses dissemblances, cela ressort sans plus longues explications théoriques de l'exemple pratique de la tarification des chemins d'Etat prussiens ¹.

34. Restrictions apportées à la spécialisation et à la différenciation dans la tarification. — Pour parfaire l'uniformité de fond des tarifs et comme conséquence indirecte du principe du traitement égal pour tous, il paraît en outre désirable dans une tarification d'économie publique de se débarrasser de la forme spéciale et différentielle des tarifs. Cela se manifestera d'abord par une simplification du système de tarifs et spécialement de la classification. Cette simplification sera d'autant plus facile à introduire, que (comme nous l'avons exposé dans le § 17) l'augmentation du trafic conduit à limiter les séries et qu'avec la cessation partielle ou totale du paiement d'un intérêt pour le capital d'établissement, la partie variable des tarifs et par suite les motifs pour établir la tarification d'une façon spéciale doivent diminuer. Ce qui est encore plus efficace, c'est la limitation des tarifs exceptionnels et différentiels sans laquelle il ne peut y avoir d'uniformité dans les tarifs. Les innombrables tarifs différentiels que la tarification privée faisait naître par suite des divergences dans le système des tarifs, la classification et les bases des diverses administrations tombent d'eux-mêmes. Il en est de même des tarifs différentiels qui avaient pour but la lutte et qui

¹ A l'aide de la pratique, l'auteur peut poser en fait que l'activité qui était dépensée auparavant par les employés supérieurs des services commerciaux des chemins privés et aussi des chemins d'Etat de Prusse, pour la concurrence et les voies à faire suivre au trafic, l'établissement des tarifs en dépendant en première ligne et les relations économiques et les besoins du commerce ne venant qu'en seconde ligne, est maintenant utilisée par les chemins d'Etat prussiens en faveur de ces derniers comme présentant un intérêt capital ; elle a pu l'être depuis qu'ont disparu en grande partie les travaux absorbants qui résultaient de la lutte et de la recherche des voies à faire suivre au trafic. De plus les débats du conseil supérieur des chemins de fer et des conseils d'arrondissement de chemins de fer fournissent l'exemple d'une discussion approfondie et éclairée des besoins et des intérêts économiques et du compte qu'on en tient pour l'établissement des tarifs.

sont considérablement diminués puisque tous les chemins de fer sont entre les mains de l'État, et qu'il ne peut plus y avoir de lutte pour le trafic intérieur du pays.

Cette lutte n'existe plus que contre les lignes de l'étranger, si même elle n'est pas supprimée par des conventions ou des partages de trafic. En outre, la concurrence de la navigation rendra nécessaires çà et là quelques tarifs exceptionnels, mais dans une proportion bien inférieure à celle qui existait. Car l'État ne peut avoir pour tâche d'enlever tout trafic à la voie d'eau, mais plutôt de lui abandonner notamment le transport des marchandises lourdes qu'elle peut assurer à meilleur compte que les chemins de fer, et de couvrir les pertes de revenu qui en résulteront pour ces derniers par l'augmentation de trafic qui résulte, comme l'expérience le montre, de l'action parallèle des moyens de transport par fer et par eau. Enfin, les tarifs exceptionnels et différentiels, utiles aux besoins du trafic pourront être également sensiblement diminués. C'est ainsi que, par exemple, on ne favorisera plus un port au détriment d'un autre, au moyen de tarifs différentiels, parce que ce serait contraire au principe d'un traitement égal pour tous.

On ne considère plus les tarifs exceptionnels nécessaires au trafic au point de vue particulier auquel se plaçait une administration spéciale, mais au point de vue général embrassant tout le pays. On évitera par suite de concéder des tarifs tels, qu'ils soient, à la vérité, avantageux pour la production d'une zone déterminée, mais qu'ils le soient aux frais et au détriment de la fabrication d'une autre zone du pays. Chaque demande de tarif exceptionnel ne donnera pas lieu à la simple question de savoir si ce tarif répond à un besoin, mais encore à l'examen de ce point; s'il n'en résultera pas un dommage pour une autre contrée du pays. Par suite de ce qu'on supprime ainsi le nombre considérable des tarifs exceptionnels utiles à des particuliers mais nuisibles à la communauté, on ne sera que mieux en mesure d'aider puissamment à la satisfaction d'un besoin là où il se fera sentir sérieusement, par exemple de protéger et de fortifier l'exportation et la concurrence de la production nationale contre celle de l'étranger, au moyen de la concession de tarifs exceptionnels réduits dans une large proportion.

L'exposé des motifs du projet de loi prussien du 29 octobre 1879, p. 61, justifie par les remarques suivantes la nécessité de l'uniformité des bases et de la limitation des tarifs exceptionnels: « Les expériences de ces derniers temps ont montré, de plus en plus, que des tarifs fixes non exposés, à des variations arbitraires et répétées, sont les plus avantageux pour obtenir un trafic sûr et solide. C'est seulement ainsi qu'on donnera une base fixe et certaine aux combinaisons d'affaires et à l'exploitation des entreprises

industrielles qui utilisent les chemins de fer. L'assertion que des abaissements de taxes sont désirés et admis partout lorsqu'ils sont conformes à l'intérêt de l'expéditeur et à celui des chemins de fer ne peut être reconnue exacte à ce point de vue général. La plupart des abaissements consentis pour des relations de trafic spéciales n'apportent pas seulement un avantage à ceux dont les relations d'affaires correspondent à ces relations de trafic, mais aussi un désavantage à ceux qui exploitent concurremment un commerce dont les débouchés sont les mêmes sans qu'ils puissent se servir des relations de trafic pour lesquelles le tarif exceptionnel réduit a été consenti. A ce point de vue les résultats des tarifs exceptionnels peuvent échapper aux administrations de chemins de fer ou à l'administration publique, puisqu'elles n'ont pas une connaissance approfondie des relations d'affaires de chaque expéditeur, des conditions de production et des limites des débouchés des différents producteurs. Ces tarifs exceptionnels qui satisfaisaient les intérêts des chemins de fer et étaient concédés à la demande pressante des intéressés, ont été souvent l'objet, immédiatement après leur mise en vigueur, de plaintes vives et justifiées de la part de producteurs concurrents, dont les débouchés ouverts à la concurrence étrangère par ces abaissements de prix devenaient dans certaines circonstances complètement fermés pour leur relations d'affaires. Les faits ont démontré que par ce jeu des prix de transport on pouvait supprimer les conditions d'existence d'un centre de production existant, aussi bien qu'en créer pour la naissance d'un autre. Par ces considérations, on a été conduit à se demander s'il était suffisant principalement au point de vue de la stabilité, d'admettre que ces tarifs exceptionnels dépendent de l'autorisation de l'administration, si cette administration elle-même possédait ou était en mesure de se procurer les ressources nécessaires pour reconnaître et peser avec soin la portée de ces mesures, leurs avantages et leurs désavantages pour la vie économique, où s'il ne paraissait pas indiqué de créer et d'établir légalement une base fixe et uniforme pour la tarification des chemins de fer à la place de celle qui ne tient compte que des besoins de trafic d'une seule partie du pays ou d'une seule branche de production et qui a pour expression de nombreux tarifs exceptionnels, avec des diversités, des variations, des bigarrures dans des conditions d'application et des bases de tarifs réduits. L'application d'une règle excluant ces changements arbitraires et ces troubles imprévus, qu'elle soit obtenue grâce à une fixation légale les bases d'application ou sous une autre forme serait de la plus haute importance pour le développement du trafic. Sans cela il se produira irrémédiablement et constamment, en raison des besoins de plus en plus variés et plus compliqués du trafic, des formes nouvelles et des variations dans la tarification qui amèneront une insécurité et une complication de nature à rendre impossible ou très difficile un calcul

certain des frais de transport et introduiront le doute dans l'une des conditions les plus importantes des entreprises commerciales.

35: Publicité des tarifs. — A la nécessité de traiter également tout le monde, se trouve étroitement liée, en même temps qu'aux principes de la redevance, la publicité des tarifs. Ils doivent être publiés, c'est-à-dire que chaque tarif, chaque modification doit être rendu public et cela en temps utile, assez longtemps d'avance pour que les intéressés soient en mesure de prendre leurs dispositions pour éviter tout dommage. Il est donc nécessaire que toute modification (abaissement aussi bien que surélévation) soit non seulement publiée d'une façon générale, mais que longtemps avant son application le public en connaisse le détail. L'administration privée ne reconnaît pas cette nécessité et elle s'efforce dans le but d'obtenir le plus de différence possible dans l'application des tarifs et de prendre des mesures plus efficaces pour la concurrence d'é luder cette obligation là même où son observation lui est imposée par l'Etat. Elle y parvient en particulier au moyen de remises secrètes dont nous avons déjà traité précédemment¹.

Le projet de loi prussien relatif au rachat de plusieurs lignes privées par l'Etat, 29 octobre 1879, contient dans son exposé de motifs (p. 63), ce que l'on va lire :

« Le traitement équitable et égal pour tous les intéressés a pour conséquence une publicité du prix de transport et des conditions d'application suffisante pour que tout le monde puisse en avoir connaissance et en profiter en même temps. Le principe de la publicité des tarifs et d'un traitement uniforme de tous ceux qui effectuent des transports (art. 26 et 32 de la loi du 3 novembre 1838) qui se trouve dans la législation des chemins de fer de tous les pays est menacé constamment, comme le montre l'expérience, dans le but de la concurrence des lignes entre elles et au profit d'intérêts particuliers qui se font valoir auprès de l'administration de ces lignes.

« La concession de bonifications, déguisées sous les formes les plus variées

¹ Il faut saluer, à ce titre, comme une réforme dans le sens économique, ce que fixe le projet de la Conférence internationale de Berne dans son article 11 en ce qui concerne les taxes de transport par voie ferrée : « Le décompte des frais de transport doit se faire suivant les tarifs existant régulièrement et *dûment publiés*. Chaque convention particulière dans laquelle on accorderait des réductions de prix à un ou plusieurs expéditeurs est interdite et considérée comme non avenue. Il n'est permis d'abaisser les tarifs que si on les a dûment publiés et si on en fait profiter de la même façon tous ceux qui remplissent les mêmes conditions. » Le gouvernement allemand a, de son côté, émis la proposition en découlant logiquement, que la concession de bonifications secrètes soit également interdite dans le trafic intérieur des Etats contractants sans quoi les prescriptions de l'article 11 seraient facilement éludées.

pour un expéditeur particulier et, avant tout, ce qu'on appelle les *ristournes* paraissent être l'abus le plus funeste du droit concédé à une entreprise de chemins de fer ; en effet, on rend ainsi le contrôle de l'Etat impossible en matière de tarification, la concurrence devient déloyale et indigne des chemins de fer aussi bien que des producteurs qui usent de leurs moyens de transport, la corruption s'introduit dans les rangs du personnel et l'administration est subordonnée dans une proportion toujours croissante aux intérêts particuliers d'une puissante coterie particulière.

« C'est le devoir de l'Etat de s'opposer à cet abus, de sauvegarder le principe du traitement uniforme de tous ceux qui effectuent des transports et de faire valoir les obligations légales. »

36. Stabilité et simplicité plus grandes des tarifs. — Le caractère de redevance donné au tarif des chemins d'Etat entraîne en outre de lui-même une plus grande stabilité pour ces tarifs. Cette stabilité est de la plus haute importance pour tout le commerce, mais notamment pour les produits pour lesquels le prix de transport est une portion importante du prix de revient et qui ne peuvent par suite s'adapter immédiatement aux fluctuations du marché. Les préjudices que causent les procédés contraires de l'administration privée ont été indiqués plus haut (§ 24) ; ils peuvent être d'autant mieux supprimés par l'administration publique que la recherche du produit net le plus élevé possible n'est pas pour elle la règle, ou tout au moins ne l'est plus en première ligne ; l'application de bases uniformes est déjà un obstacle à des changements de tarifs fréquents. On ne peut contester que la fixation d'une taxe d'Etat ne conduise à rechercher assiduellement la simplicité, la clarté et la vue d'ensemble. L'administration publique a un intérêt direct à conformer la tarification à ces principes puisque son rôle est rendu ainsi plus facile et moins coûteux et qu'on évite les inconvénients qui ont été indiqués (§ 25) comme conséquence de la complication de la tarification ; elle y a intérêt indirect en ce sens que ces principes sont de grande importance au point de vue du trafic lui-même. Lehr (*Eisenbahntarifwesen und Eisenbahnmonopol*, Tarification et monopole des chemins de fer, p. 23) dit très justement à ce sujet :

« Ces principes sont une condition d'existence pour la stabilité de beaucoup d'entreprises dont les débouchés ne sont pas exclusivement locaux et pour lesquels le prix de transport est un facteur important au point de vue de la spéculation et des affaires. Plus il sera facile et rapide pour un industriel ou un commerçant de s'orienter au milieu des taxes d'expéditions, plus il sera en mesure de diriger ses entreprises avec sécurité et plus les chemins de fer accompliront avec perfection une de leurs fonctions économiques, le nivelle-

ment des prix en tout temps et en tout lieu. Si les taxes en raison de la difficulté de leur maniement sont un problème difficile à résoudre, les prix des marchandises peuvent s'écarter très sensiblement les uns des autres sur les différents marchés avant qu'on ne pense à entreprendre des envois. Ou bien on permet ainsi à ceux qui seuls en font de réaliser pendant quelque temps un bénéfice démesuré, parce que leurs concurrents et leurs acheteurs ne sont pas fixés sur les frais de transport, ou bien il peut inversement arriver dans certaines circonstances que les transports de marchandises occasionnent à ceux qui les font effectuer des pertes sensibles qui les détournent pour l'avenir d'entreprises semblables, alors même qu'économiquement elles sont parfaitement justifiées. La spéculation raisonnable compte sur des probabilités en ce qui concerne les époques et les lieux. Elle ne peut même pas procéder autrement. Elle se trompera d'autant moins dans ses calculs et amènera d'autant moins de pertes de marchandises et de gaspillage de forces, que seront plus sûrs les éléments qu'elle doit faire rentrer dans le cercle de ses prévisions. Parmi ceux-là un des plus importants dans notre vie si active et en raison de l'expansion des affaires commerciales est le coût du transport. Nous pouvons donc dire que plus celui-ci est facile à concevoir et plus l'ensemble du développement économique prospérera, toutes choses égales d'ailleurs. »

Encore une fois, les tarifs organisés comme nous l'avons expliqué dans les paragraphes précédents, système unique de tarifs, classification unique, bases uniformes, limitation des tarifs différentiels et spéciaux, seront indiqués d'une façon très simplifiée, plus claire; leur conception sera plus facile, et par suite ces tarifs seront plus conformes aux besoins du commerce.

37. Utilité indirecte des chemins de fer et ses conséquences au point de vue de la tarification d'économie publique. — On distingue pour les chemins de fer l'utilité directe privée et l'utilité indirecte publique. La première se manifeste par les excédents des recettes sur les dépenses, la seconde embrasse tous les avantages que procurent les chemins de fer à l'Etat et à l'utilité générale. Tandis que l'utilité directe, le produit net d'un chemin de fer peut facilement s'établir par des chiffres, cela paraît à peine possible pour l'utilité indirecte et il faut se contenter d'appréciations approximatives. Ce qui peut encore se chiffrer le mieux, ce sont les avantages procurés à l'Etat. Ce sont les opérations effectuées soit gratuitement, soit contre un paiement qui ne couvre pas les dépenses, pour les administrations des postes, des télégraphes, de l'armée, de la douane, etc... et aussi les impôts et droits directs et indirects payés par les chemins de fer à l'Etat¹.

Il est beaucoup plus difficile d'apprécier les avantages indirects pour

l'ensemble économique. Une recherche intéressante à ce sujet a été faite par Engel (le siècle de la vapeur, *Das Zeitalter des Dampfes*).

Il part de ce point que les taxes pour le transport par terre doivent être calculées en moyenne à raison de 10 pfennigs par quintal et par mille, soit 26,66 pf. par tonne et par kil. et 40 pf. par personne et par mille, soit 5,33 pf. par personne et par kil.; il prend le nombre des personnes et des tonnes transportées à 1 kil. par les chemins prussiens depuis leur fondation jusqu'en 1878 (inclus) et les recettes totales réalisées, et il calcule pour la même opération de transport les dépenses qui auraient été le résultat de l'application des taxes ci-dessus indiquées pour le transport par les voies de terre. — En retranchant les recettes des voies ferrées de ce dernier total il trouve une économie pour le trafic des marchandises de 18,561,389,798 marks et pour les voyageurs 800,319,384 marks. (le mark vaut 1 fr. 25 et le pf. 0,0125). Alors que pour le trafic des marchandises il néglige la valeur de l'accélération obtenue dans le transport il calcule que la vitesse moyenne des voyages pour les voyageurs par voie ferrée a été décuplée et il estime la valeur d'une heure économisée à 10 pf.; il arrive à ce résultat qu'on a en outre économisé en temps une valeur de 955,335,005 marks.

Le rapport des recettes des chemins de fer pendant la moyenne des années 1844-1878 à l'économie réalisée sur le prix des transports par voie de terre a été pour les marchandises de $\frac{1}{3,96}$ pour les voyageurs, de $\frac{1}{0,86}$ en totalité de $\frac{1}{3,02}$. Il s'est élevé pour les marchandises de $\frac{1}{0,51}$ en 1844 à $\frac{1}{4,77}$ en 1878, pour les voyageurs de $\frac{1}{0,31}$ à $\frac{1}{0,91}$ pour l'ensemble de $\frac{1}{0,38}$ à $\frac{1}{3,72}$ et a atteint pendant la moyenne des années 1871 à 1878 pour les marchandises $\frac{1}{4,48}$ pour les voyageurs $\frac{1}{0,096}$ au total $\frac{1}{3,50}$.

Des différences de ces chiffres de rapports qui sont applicables à différentes années, Engel tire cette conclusion que les moyennes ne sont pas suffisantes pour apprécier à n'importe quelle époque la valeur économique d'un chemin de fer, mais que plutôt chaque ligne a besoin d'une certaine durée de développement pour obtenir un produit correspondant.

De plus, comme le produit brut du chemin de fer ne couvre pas toujours les frais d'exploitation, si l'on compte comme c'est nécessaire sur un intérêt de

¹ L'importance de ces avantages pour l'Etat est prouvée par les chiffres officiels que l'on a recueillis à ce sujet en France et qui ont été publiés dans le Bulletin du ministère des travaux publics. — En 1877, les opérations effectuées pour l'Etat comportaient à elles seules une économie réalisée par lui de 69,147,167 francs, les impôts et droits une recette de 158,502,006 francs; en 1883, l'économie était de 140,040,622 francs, les impôts et droits de 172,394,719 francs.

5 p. 100 pour le capital d'établissement, Engel établit un autre compte en retranchant les frais des transports par chemin de fer de l'économie réalisée par leur intermédiaire sur le prix des transports par terre, et il prend pour bases de ses calculs les moyennes trouvées pour les années de 1871 à 1878. Il compare le résultat obtenu au produit brut pour les marchandises et les voyageurs et il obtient ainsi ce qu'il appelle le coefficient d'utilité au point de vue de l'économie politique, c'est-à-dire le nombre par lequel il faut multiplier le produit brut des marchandises ou voyageurs pour obtenir l'économie réalisée par l'opération accomplie par le chemin de fer. Il n'a pas fait ce calcul seulement pour les chemins prussiens, mais pour ceux de presque tous les pays; il en résulte que ce coefficient croît avec le développement du trafic et atteint environ 2 pour les chemins très développés et que les économies indirectes que créent les transports par fer ne varient pas seulement avec l'importance du trafic, mais encore avec le taux des tarifs pour les voyageurs et les marchandises. Plus le prix de transport est bas et plus est grand l'avantage que le chemin procure à la population par comparaison avec les autres moyens de déplacement. C'est ce qui encourage la population à rechercher des taxes toujours plus basses, tandis que les chemins de fer qui ne veulent pas travailler à perte ne peuvent descendre au-dessous des dépenses y compris l'intérêt usuel suivant les pays. Ce dernier varie beaucoup avec les pays, ce qui influe naturellement sur le coefficient d'utilité économique et doit entrer en ligne de compte dans son estimation. D'après Engel, ce coefficient a atteint pour l'ensemble des chemins allemands en 1877, 2,35; l'utilité économique des opérations effectuées a été de 62,399 marks par kilomètre soit 24 p. 100 du capital d'établissement.

Le professeur Launhard (de Hanovre) a récemment fait un autre calcul sur l'utilité économique des chemins de fer, et l'a indiqué dans la Revue centrale de construction, année 1883, n° 27 et suivants. (*Centralblatt der Bauverwaltung*, 1883.)

Il établit la comparaison des frais de transport par fer et par routes et estime les premiers, aussi bien pour le transport d'un voyageur que pour une tonne à un kilomètre, à 2 pfennigs, les derniers en tenant compte de l'usure des routes et des pertes de temps résultant de la faible vitesse du transport à 30 pfennigs pour la tonne kilométrique, à 14 pfennigs pour le transport d'un voyageur à 1 kilomètre de sorte que l'économie est de 28 pfennigs pour la tonne kilométrique et de 12 pfennigs pour le voyageur.

Mais au point de vue de Launhardt cette économie ne doit pas être appliquée à la totalité des transports effectués à l'heure actuelle par les voies ferrées, mais être limitée à ceux qui l'auraient été avant leur établissement c'est-à-dire à ceux qui pouvaient l'être en raison de la distance; pour les autres il ne

faut l'appliquer que jusqu'à la distance où la marchandise correspondante était antérieurement transportable par voie de terre. A cette limite était obtenu le prix extrême qu'on pouvait retirer du transport de la marchandise; depuis qu'on l'atteint et au delà, le bénéfice économique n'est plus au total que la différence entre la taxe par fer et le prix extrême. Ce bénéfice économique, égal à la différence entre le prix payé et le prix le plus élevé que puisse supporter la marchandise, est en moyenne, d'après le calcul de Launhardt pour chaque tonne kilométrique, égal à la moitié de la taxe par kilomètre. Il faut y ajouter en outre comme gain économique, le bénéfice d'exploitation qui se compose de la différence entre la taxe et les frais d'exploitation. Il en est de même pour le trafic des voyageurs. Partant de ces bases. Launhardt calcule pour le réseau allemand d'après le résultat de l'exploitation en 1880 que le produit économique a été de 12 p. 100, de sorte qu'après prélèvement de 5 p. 100 pour l'intérêt du capital d'établissement il est resté un bénéfice de 7 p. 100.

Les calculs de Launhardt et d'Engel sont ainsi bien différents dans leurs résultats de même que les bases sur lesquelles ils s'appuient, et cela n'a rien d'étonnant en raison de la difficulté de cette question. Mais si l'on réfléchit que tous deux n'ont calculé qu'une partie de l'utilité économique des voies ferrées, qu'il y a encore, de plus, d'importants avantages créés par elles, par exemple l'augmentation considérable de la valeur des terrains et en général l'augmentation de la valeur de la propriété dans les pays ouverts aux chemins de fer, l'augmentation du bien-être, l'accroissement d'agrément, d'aise et de sécurité pour le voyageur, etc., on peut considérer comme établi que l'utilité indirecte des chemins de fer pour l'État et l'économie publique dépasse encore sensiblement leur utilité directe, c'est-à-dire leur utilité au point de vue de l'économie privée.

Cette constatation a une grande importance pour la tarification. Alors que l'administration privée ne poursuit naturellement et ne peut poursuivre en matière de tarifs que l'avantage privé le plus considérable possible, une administration publique des chemins de fer peut et doit prendre en considération les avantages pour l'État et pour la communauté. Car dans ce cas l'utilité des chemins de fer pour l'État lui profite directement, l'utilité économique lui profite indirectement par l'augmentation des recettes de l'impôt, etc. L'importance de cet état de choses est encore augmentée par ces faits que, comme Engel l'a déjà reconnu, plus les tarifs sont élevés, plus est faible l'avantage des chemins de fer pour la population par rapport aux autres moyens de transport, et que, comme Launhardt l'a établi, une tarification qui atteint le plus haut bénéfice d'exploitation possible porte gravement préjudice à l'utilité économique des voies ferrées. De plus Launhardt a établi par

le calcul l'intéressante constatation que la plus grande utilité des voies ferrées est atteinte quand les taxes ne comprennent exclusivement que les frais d'exploitation, qu'on renonce à tirer un avantage privé des bénéfices d'exploitation et que plus on se rapproche des frais dans les taxes plus est grande l'utilité économique.

On peut en conclure le minimum que peut atteindre la tarification pour paraître conforme à l'intérêt général¹.

Si on peut mettre en doute la valeur de ces considérations et de ces calculs, il est tout au moins certain que la tarification publique diffère et doit différer de la tarification privée au point de vue du taux des tarifs, et des abaissements qui peuvent y être adoptés. Alors que la dernière ne peut diminuer et ne diminue les tarifs qu'aussi longtemps et en tant que le produit net en sera augmenté conformément à la loi du prix de trafic, la tarification publique peut descendre pour les bases bien au-dessous de ce point parce qu'elle tient compte de l'utilité économique générale qui grandit avec la diminution des tarifs. A ce propos il est dit très justement dans l'exposé des motifs du projet de loi prussien du 29 octobre 1879 plusieurs fois cité déjà :

« En raison du souci qu'a l'État d'augmenter l'essor du commerce national, il y a pour lui un intérêt de premier ordre à abaisser les taxes en général, et avant tout celles qui s'appliquent aux marchandises lourdes de peu de valeur qui sont indispensables pour l'industrie. Ceci est d'autant moins douteux que l'extension considérable du commerce qui a été occasionnée à l'époque des chemins de fer a fait des progrès également importants en raison de la diminution graduelle des prix de transport et en vertu de l'accroissement du réseau ferré lui-même. Pour obtenir un développement croissant des chemins de fer il faut donc nécessairement que l'État soit assuré de pouvoir exercer son action en faveur d'une réduction des tarifs graduelle et conforme au besoin économique du pays. »

Ce qui est d'une importance capitale, c'est le point de savoir jusqu'où doivent aller les abaissements dans la tarification publique. On ne peut donner qu'une réponse générale; en ce qui concerne les cas particuliers, ils dépendent des conditions spéciales à établir. En général, à mon avis, tant que le capital d'établissement n'est pas encore amorti, les tarifs doivent être ainsi fixés qu'il en résulte l'intérêt usuel suivant les pays et une part d'amortissement du capital d'établissement. Car c'est un devoir de justice vis-à-vis des contribuables dont la masse n'utilise pas également les chemins de fer, que l'État par les tarifs compense les dépenses dans lesquelles ils faut comprendre l'intérêt

¹ Voir aussi Launhardt, *Théorie des Trassierens Schubler*. *Archiv. für Eisenbahnwesen* 1869, p. 95 et suivantes, et aussi Bela Ambrozovics, *Der gemeinwirthschaftliche Nutzen der Eisenbahnen und dessen Berechnung*.

et l'amortissement du capital d'établissement. S'il voulait dans la fixation des bases rester en dessous de ce point et par exemple se borner à recouvrer les frais d'exploitation afin d'obtenir la plus grande utilité économique, il en résulterait un avantage injustifié en faveur des localités et des contrées placées directement auprès des voies ferrées au détriment de celles qui en sont éloignées, en faveur des classes de la société qui usent tout spécialement et largement des chemins de fer, en faveur des classes qui possèdent, aux frais du reste de la population. C'est donc un faux prétexte que d'invoquer l'intérêt général pour obtenir une diminution plus considérable des tarifs avant l'amortissement du capital d'établissement. Ce n'est pas l'intérêt général qui nécessite cela, mais bien l'intérêt de quelques classes, souvent même de quelques industries seulement et l'État a le devoir en cette circonstance de s'opposer à l'exploitation de la communauté au profit de l'intérêt particulier¹.

On ne peut méconnaître qu'il ne soit très difficile dans la pratique de distinguer les demandes justifiées de celles qui ne le sont pas et plus difficile encore est souvent la tâche de résister à ces demandes injustifiées avec une énergie suffisante. Car il y a en ce cas, comme le remarque très justement Cohn dans l'ouvrage déjà cité ci-dessus, une circonstance, dont l'influence est très grande; ce sont les intéressés à cette injustice que l'on cherche à combattre, qui possèdent pour la plupart le moyen de faire valoir leur intérêt particulier comme un intérêt général. Il faut un gouvernement fort, au-dessus des partis, pour résister à cet assaut d'intérêts particuliers puissants.

Une diminution sensiblement plus considérable des tarifs pourra être consentie lorsque le capital d'établissement sera amorti totalement ou en partie et que les dépenses se rapprocheront de plus en plus des seuls frais d'exploitation. Alors peut apparaître cette tarification qui, d'après les calculs de Launhardt, occasionne les avantages économiques les plus élevés, et qui consiste à conformer les tarifs à la valeur des frais d'exploitation, sans payer d'intérêt au capital d'établissement et en négligeant tout bénéfice d'exploitation².

¹ Cohn accentue justement ce point. Il dit entre autres *Englische Eisenbahnpolitik*, t. III, p. 16 et suivantes). L'absence de conscience générale conduit les différentes classes de la Société à adresser des demandes à certaines administrations qui sont dans les mains de l'Etat, demandes dans lesquelles on oublie de se rendre compte clairement des rapports qui existent entre ceux qui donnent et ceux qui reçoivent. Il y a là un grand danger pour toutes les administrations d'Etat, un danger capital pour les chemins de fer d'Etat. Des notions inexactes sur l'analogie qui existe avec d'autres institutions publiques occasionnent des conceptions qui s'éloignent beaucoup de la justice en ce qu'elles demandent des sacrifices publics au profit de parties de la Société qui en ont le moins besoin.

² Ceci était déjà prévu dans l'article 40 de la loi prussienne du 3 novembre 1838 relative aux entreprises de chemins de fer, elle s'exprimait ainsi : « Après complet amortissement.

Si l'État possède les chemins de fer cette diminution ne se produira pas tout d'un coup, mais on y arrivera progressivement en amortissant peu à peu le capital d'établissement. Il en serait autrement si les chemins de fer étaient aux mains de l'industrie privée et devaient repasser à l'État à l'expiration de la concession. Des tarifs élevés seraient en ce cas certainement maintenus pendant toute la durée de la possession de la ligne par une société privée et on passerait sans transition à des tarifs bas, ce qui ne peut être avantageux au point de vue du développement uniforme de l'économie nationale ¹.

38. Influence d'autres intérêts d'économie générale sur la tarification publique. — De ce que la tarification publique doit en première ligne correspondre aux intérêts de la communauté il s'ensuit la conséquence négative mais très importante que cette tarification ne doit pas exercer d'influence nuisible sur ces intérêts lorsqu'ils dépendent d'un autre domaine que le sien. Par suite, paraissent interdits des tarifs qui seraient peut-être utiles aux chemins de fer correspondants, mais causeraient un dommage sérieux à l'économie nationale, qui, par exemple, favoriseraient le commerce, l'industrie, l'agriculture étrangère au détriment de ceux du pays et qui contrecarreraient le système douanier du pays, etc. La tarification privée n'a aucun intérêt à remplir cette mission et l'expérience a prouvé qu'elle n'en prend nul souci, à moins qu'elle n'y soit contrainte ainsi que nous l'avons exposé § 26.

l'entreprise doit être dirigée de telle façon que le produit du droit de péage ne dépasse pas les frais d'entretien et d'administration. — Cette disposition a du reste été supprimée plus tard par la loi du 21 mai 1859.

¹ A ce sujet, il faut répondre affirmativement à la question souvent agitée, notamment dans ces derniers temps à propos de la lutte des canaux et des voies ferrées, et qui porte sur le point de savoir si un abaissement ultérieur des tarifs est possible et acceptable. Cela ne fait pas de doute pour les tarifs de voyageurs qui, comme nous le verrons un peu plus loin, n'ont pas été jusqu'à ce jour sensiblement diminués. Les tarifs de marchandises peuvent encore subir d'importantes réductions quand les frais d'intérêt et d'amortissement du capital auront disparu en partie ou en totalité. Même avant cette époque ils sont susceptibles déjà d'un abaissement plus considérable que celui auquel ils sont arrivés actuellement, parce qu'en raison de l'accroissement du trafic les frais généraux diminuent de plus en plus et qu'il en est de même des dépenses variables en raison de la diminution de prix et du perfectionnement des matériaux et des accessoires nécessaires à l'exploitation. C'est ainsi que par exemple il y a 20 ans la tonne de rails de fer coûtait en Westphalie 180 marks et ils duraient en moyenne de 6 à 8 ans, aujourd'hui la tonne de rails d'acier Bessemer coûte 140 marks et ils durent au moins deux fois aussi longtemps. On ne peut par suite contester que la tendance à baisser les taxes ne doive durer longtemps et qu'on n'a pas encore atteint les bases les plus faibles, ce que, du reste, montre l'expérience. C'est ainsi abstraction faite de ce que par la concurrence la taxe des chemins de l'Amérique du Nord a été réduite pour les blés à une base inférieure à un pfennig depuis assez longtemps, pour la tonne kilométrique, que l'administration prudente des chemins d'Etat prussiens elle-même a des bases qui dépassent peu 1 pfennig pour la tonne kilométrique dans différents tarifs d'exportation, que pour le transport d'engrais de mer des stations du N.-O. de l'Allemagne, il a été consenti dans l'intérêt de l'agriculture un tarif dont la base est de 0,8 pfennigs par tonne kilométrique sans frais de manutention. Il y a dix ans ces bases étaient considérées comme impossibles, la plus basse était alors le silberpfennig, 2,25 pfennig, pour la tonne kilométrique.

L'exposé des motifs du projet de loi prussien, plusieurs fois cité, du 29 octobre 1879 dit très justement à ce sujet (p. 59) :

« L'avantage que la production étrangère tire des tarifs différentiels — internationaux — n'a aucune liaison avec la question du point de provenance des produits; c'est plutôt la conséquence naturelle de la fonction nivelante des chemins de fer, de cette circonstance que la route pour transporter à l'étranger est généralement plus longue que celle des domaines de concurrence nationaux, qu'avec la longueur de la route le nombre de ceux qui prennent part à la concurrence augmente et que justement, dans ce trafic, les prévisions sont soumises à des changements fréquents et très brusques. Si donc les chemins de fer sont conduits par leur propre intérêt à abaisser des taxes pour l'entrée et la sortie des produits étrangers, le devoir de l'État est de s'opposer à cette tendance, de la limiter en tant qu'elle menace les intérêts économiques nationaux, d'empêcher que le pays ne soit exposé à une inondation destructive des produits de la surproduction étrangère. Des mesures de répression contre l'établissement de telles taxes sont par suite la conséquence exclusive d'un égoïsme d'État bien compris et justifié. »

D'un autre côté il serait faux d'imposer à la tarification publique des devoirs qui incombent naturellement à une autre administration publique, par exemple de maintenir les tarifs à un tel taux qu'ils agissent comme protection douanière ce qui a été aussi demandé. Ce n'est pas la tâche des tarifs de chemins de fer mais celle des tarifs de douane et ce serait aussi contraire au but de la tarification publique que de lui demander de servir à un but politique et par exemple d'accorder des tarifs réduits à la population exclusivement pour la gagner à la cause du parti au pouvoir.

39. Validité des principes de la tarification privée pour une tarification publique. — Tout en se conformant aux obligations que lui imposent le caractère des tarifs à titre de redevance d'économie publique, la prise en considération de l'utilité économique des chemins de fer et l'influence des autres intérêts économiques, la tarification publique peut accepter les principes de la tarification privée en tant qu'ils ne sont pas contraires à ces obligations, ou si leur abandon doit être plus nuisible aux intérêts économiques que la négligence partielle ou totale de ces obligations.

Parmi ces principes qui peuvent être utilisés, il faut citer avant tout les différences de tarification résultant des inégalités de frais de transport, c'est-à-dire la tarification d'après l'utilisation, celles qui sont la conséquence d'opérations distinctes, par exemple le trafic de grande vitesse et le trafic ordinaire. Ces différences seront même, en général, considérées comme de

plus grande importance dans la tarification publique que dans la tarification privée.

Car la première prend les dépenses en considération, plus sérieuse que l'autre qui ne les examine qu'autant qu'elle y est poussée par la recherche du bénéfice le plus élevé possible. Si on arrive à un amortissement complet ou partiel du capital d'établissement, cette différence des frais d'exploitation gagne encore de l'importance et la tarification publique en tient un compte plus sérieux comme cela a été exposé (§ 15).

Nous avons déjà prouvé (§ 8) que la classification à la valeur et la tarification différentielle étaient en elles-mêmes des principes justifiés.

Leur emploi paraît donc absolument admissible dans la tarification publique étant supposé que la classification à la valeur est uniforme et simple, que les tarifs différentiels sont limités dans la proportion indiquée § 34. De même une tarification différentielle à base décroissante paraît absolument conforme au système d'économie publique, puisque le principe du traitement uniforme pour tous n'est pas atteint et que la considération de la diminution des dépenses avec l'augmentation des distances, aussi bien que l'accroissement de l'utilité économique fait paraître son emploi bien justifié et désirable. Elle se recommande encore à ce titre spécial qu'elle va au-devant du besoin qu'a le commerce de jouir de tarifs réduits pour les grandes distances et rend superflus un grand nombre de tarifs spéciaux qui ne sont justifiés que par ce besoin.

En ce qui concerne les tarifs différentiels ou exceptionnels leur suppression paraît indiquée dans la plus grande proportion possible en raison de l'obligation du traitement uniforme. Il ne faut pourtant pas méconnaître que leur emploi est inévitable en certaines circonstances même avec la tarification publique comme nous l'avons déjà expliqué § 34. Il faudra pourtant déterminer toujours dans ces circonstances si les inconvénients qui résulteraient du refus d'un tel tarif, par exemple la suppression de la concurrence contre la voie d'eau, et la perte de produit net en résultant sont plus considérables que ceux qu'entraînerait la dérogation à l'uniformité de la tarification. De même toutes les stations intermédiaires devront jouir de la taxe différentielle pour éviter les inégalités de taxes en toutes circonstances.

40. Le tarif à la capacité du wagon. — De même que le système privé a sa manifestation essentielle dans la tarification à la valeur et les tarifs différentiels, de même le système public est représenté par ce qu'on appelle le tarif à la capacité du wagon. C'est seulement en considérant ce point de vue de manifestation d'une tarification publique déjà perfectionnée qu'on peut juger le tarif à la capacité.

Ce tarif pur repose exclusivement sur la classification d'après l'utilisation et supprime complètement la tarification à la valeur; il paraît être le tarif qui doit correspondre à l'état de développement des chemins de fer lorsque le paiement de l'intérêt du capital d'établissement est supprimé et lorsqu'il ne reste plus à recouvrer par les tarifs que les frais d'exploitation. Il diffère naturellement pour la grande vitesse, le détail et les wagons complets. Mais à la classification d'après l'utilisation ne répond pas, ainsi qu'il a été établi § 13, une division de cette dernière catégorie (wagons complets) en deux classes suivant que la capacité du wagon ordinaire est bien utilisée par le chargement du poids correspondant, ou qu'on n'y a chargé qu'un poids insuffisant, ceci est plutôt conforme à l'enseignement qu'on peut retirer des observations faites antérieurement au sujet des chargements, et cette classe intermédiaire quand on l'admet peut être considérée comme une catégorie de marchandises de détail à tarif réduit en raison de la quantité de marchandises à transporter. Le détail se divise ou bien comme dans la classification en marchandises volumineuses et marchandises non volumineuses, ou bien il doit être taxé au volume ce qui n'est pas sans causer des difficultés dans la pratique. Pour les wagons complets l'utilisation effective de la capacité peut être évaluée au moyen du résultat du pesage brut. Il ne paraît pas justifié au point de vue des dépenses, comme nous le verrons plus loin, de faire une distinction pour les wagons complets entre ceux qui sont couverts et ceux qui sont découverts.

Les avantages de ce mode de tarification sont les suivants :

1° Il supprime entièrement la classification à la valeur, avec ses défauts, ses difficultés et rend possible la mise en vigueur parfaite d'un système équitable uniforme, tenant surtout compte du prix de revient;

2° Le tarif à la capacité remplit les obligations de la tarification publique, qui exige un tarif clair, simple et de conception facile;

3° Il favorise cette autre nécessité d'économie publique d'avoir des tarifs stables et cela plus que la tarification à la valeur qui est changeante en raison des modifications que le temps apporte dans la classification;

4° Par suite des qualités précédemment indiquées, son application exige moins de travail et de personnel que celle du tarif à la valeur;

5° Enfin il diminue les dépenses par ce fait qu'il augmente autant que possible l'utilisation des wagons; cela ressort d'abord de ce que le détail est taxé plus cher que les wagons complets, ce qui favorise et encourage le transport en wagons complets, tandis que dans le tarif à la valeur il n'y a souvent pas de différence entre le détail et le wagon complet et qu'il n'y a par suite pas d'intérêt à remettre un wagon complet. De plus le tarif à la capacité n'accorde pas comme généralement le tarif à la valeur la taxe de wagon complet en

raison de la remise d'un poids déterminé de marchandise, mais en raison seulement du chargement effectif de ce poids dans un seul wagon. Enfin il facilite le groupement et la remise de marchandises de détail de différentes natures en un chargement complet de wagon, ce qui n'a pas lieu généralement dans le système de la classification à la valeur.

Alors que les avantages indiqués sous les numéros 1 à 4 sont indéniables, celui qui figure au numéro 5 a été souvent contesté, quand on n'a considéré que la possibilité de meilleure utilisation offerte par la réunion de marchandises de détail pour le chargement d'un wagon. Mais ceci n'est pas très important et mériterait à peine d'être indiqué comme un avantage, s'il était seul. Le motif principal de la meilleure utilisation des wagons consiste plutôt, en dehors de la distinction entre le détail et le wagon complet, en ce que ce n'est pas la remise d'un poids mais seulement son chargement en wagon qui est l'hypothèse de la concession de la taxe de wagon complet, ce qui invite l'expéditeur à utiliser d'une façon parcimonieuse la capacité du wagon. L'importance de ce point s'est manifestée clairement au moment du passage de l'un à l'autre principe, qui a été de 1877 à 1879 la conséquence de l'adoption de la réforme allemande de tarification par les chemins prussiens. Il y a lieu de noter que la réforme a emprunté au tarif à la capacité la différence entre le détail et le wagon complet et le principe du chargement dans un seul wagon.

D'après les renseignements officiels de statistique des chemins prussiens pour l'année 1879 (p. 106 à 109, 51 et 79), il a été expédié sur ces chemins de fer en tonnes kilométriques la proportion suivante p. 100 de marchandises taxées :

| | Détail. | Chargements en wagons comp. |
|---|--------------|-----------------------------|
| | de 5 à 10 t. | de plus de 10 t. |
| 1875 (empire de la tarification à la valeur). | 10,9 p. 100 | 49,8 p. 100 |
| 1878 (époque où la réforme n'était pas complètement accomplie). | 7,6 — | 81 — |
| 1879 (après adoption complète de la réforme). | 6,4 — | 85,5 — |

L'utilisation des wagons a suivi une marche ascendante correspondante. Celle-ci s'est élevée en moyenne par essieu circulant chargé sur le chemin de fer lui-même, et en faisant le pourcentage par rapport au chargement limite du wagon :

| | Par essieu. | Rapport au chargement limité. |
|-------------|-------------|-------------------------------|
| 1875. . . . | 2,95 | 56,5 p. 100. |
| 1878. . . . | 3,28 | 71 — |
| 1879. . . . | 3,40 | 72,8 — |

Ce sont des différences très sensibles, et une grande partie de la diminution importante de frais d'exploitation qui a été obtenue sur les chemins prussiens dans les années correspondantes doit être mise en compte de cette meilleure utilisation du matériel. La dépense d'exploitation proprement dite s'est élevée pour la tonne de chargement net en 1873 à 3,66 pfennigs, en 1878 à 3,12 pfennigs, en 1879 à 2,96 pfennigs. Ce qui, de plus, n'est pas à négliger, c'est l'économie de matériel roulant réalisée par cette meilleure utilisation¹.

Les partisans de la classification à la valeur affirment, il est vrai, que ce système peut également permettre une utilisation meilleure du matériel et qu'on peut y adapter le principe du chargement par wagon; mais en réalité l'utilisation du matériel est négligée entièrement dans ce système qui, la plupart du temps, ne fait pas de distinction entre le détail et le wagon complet et qui impose très rarement la condition du chargement dans un seul wagon pour l'obtention d'un prix réduit par wagon chargé. Si on introduit ces principes du tarif à la capacité dans le système à la valeur, comme cela a lieu, par exemple, actuellement pour les chemins allemands, on n'est plus en présence d'un tarif à la valeur proprement dit, mais d'un système mixte.

Les adversaires du tarif à la capacité lui reprochent avant tout de diminuer le rendement pécuniaire des chemins de fer et de ne pas permettre la recherche du plus haut produit net possible. Ce reproche est exact et prouve que ce tarif est inapplicable avec le système privé. Car la suppression de la division en classes non seulement pour le détail mais encore pour les wagons complets, si elle ne surélève pas les tarifs pour les grosses marchandises au-dessus des prix de la tarification privée et ne diminue pas par suite les facilités de transport au détriment du commerce et de l'économie nationale, n'est pas possible avec des taxes moyennes, mais seulement avec la réduction au prix de la

¹ Voir *Journal de l'Union des Chemins allemands* pendant l'année 1885, p. 1244; on y constate comme motif principal de l'élévation des frais d'exploitation des chemins anglais au-dessus de ceux des chemins de l'Amérique du Nord le chargement trop faible des transports de marchandises en Angleterre; il dépend de la mauvaise utilisation notoire des wagons anglais (voir aussi Saarossy-Kapeller, *Opérations décennales des chemins impériaux d'Etat en Hongrie*, p. 49). Comme exemple de la conséquence de la réforme pour l'utilisation des wagons dans des cas particuliers, voir Heinsius, *Die allgemeinen Tarifvorschriften*, obligations générales en matière de tarif; *Archiv für Eisenbahnwesen*, année 1885, annexe au fascicule 5, p. 58 à 61.

D'après Jeans, *Railway-problems*, p. 102, les recettes nettes par mille parcouru par les trains se sont élevées en 1883, en Angleterre, à 5,17 shillings, en France à 5,53 sh., en Allemagne à 6,85 sh., aux Etats-Unis à 8 sh. Jeans explique ces différences par ce fait que les deux derniers pays ont, il est vrai, des tarifs moins élevés mais une meilleure utilisation des wagons, un poids de chargement plus élevé que l'Angleterre et la France. Sur la capacité et l'utilisation des wagons sur les chemins allemands, voir la *Statistique graphique des Chemins d'empire*, 1885-86, 2^e tableau.

classe inférieure, des taxes des marchandises qui paient plus cher dans le système privé, d'où naturellement doivent résulter d'importantes diminutions de recettes.

Ce tarif à la capacité ne peut donc convenir qu'à la tarification publique, soit quand le trafic est devenu assez dense et la masse des marchandises de la classe inférieure assez prépondérante pour que l'abaissement des marchandises des classes supérieures à l'inférieure ne doive pas entrer en ligne de compte à côté de l'économie et des avantages que cette simplification entraînera, soit quand on peut faire abstraction du paiement de l'intérêt du capital d'établissement.

Une objection faite en outre contre le tarif à la capacité s'appuie sur ce que le groupement des marchandises de détail en un chargement de wagon permettra à des expéditionnaires de se procurer ainsi un avantage et qu'il s'établira par suite des intermédiaires entre le chemin de fer et le public, ce qui doit, au point de vue économique, être considéré comme un désavantage. On peut combattre cette objection par ce bon motif que l'expéditionnaire exécute une foule de travaux que le chemin de fer n'exécute pas et ne peut pas bien exécuter et qui conviennent également peu aux occupations de l'envoyeur. L'emploi d'expéditionnaires de la part de l'industrie et du commerce est par suite exclusivement la conséquence de la division du travail dans un état de civilisation avancé. Mais en supposant même qu'on fasse admettre comme valable cette assertion que l'intervention d'un expéditionnaire entre le public et le chemin de fer est désavantageuse au point de vue économique, l'expérience a prouvé que cet emploi de l'expéditionnaire n'a pas pris l'extension que l'on croyait et qu'il n'a pas du tout d'importance sensible par rapport au trafic de détail. Dans une certaine mesure, du reste, il y a groupement des marchandises dans tout système de tarifs qui fait de la remise d'un poids minimum, soit d'un wagon complet, la condition d'un abaissement de taxe, ce qui est possible dans le système de la classification, lorsque notamment on peut réunir en un même chargement des marchandises particulières d'une même classe ¹.

Enfin les chemins de fer ont la possibilité de limiter encore davantage l'action de l'expéditionnaire en imposant de force la prise à domicile et la livraison par le chemin de fer. Pour les chemins de fer eux-mêmes, le groupement du détail en un chargement de wagon par les expéditionnaires est plutôt avantageux, parce qu'en général les dépenses d'expédition du détail sont très élevées et qu'il en résulte un bénéfice inférieur à celui qu'on retire

¹ Que cela se soit produit çà et là dans une large proportion, c'est ce que prouve le dire de l'expert Funke dans son interrogatoire par la commission d'enquête allemande sur les tarifs, en 1875. (Voir *Comptes Rendus sténographiques*, p. 197 à 199.)

de l'expédition des wagons complets. Pour le transport du détail le travail d'expédition, de chargement et de classement est déjà bien sensiblement plus élevé que celui relatif aux wagons complets. Ces derniers sont habituellement chargés et déchargés par les expéditeurs et les destinataires sans que la marchandise passe sur les quais, comme il le faut pour le détail. En route il n'y a généralement pas transbordement, ce qui économise du travail de manutention. Pour un wagon complet, il ne faut qu'une lettre de voiture; quand il y a chargement de détail, il faut en expédier et en décompter peut-être de vingt à cent. La remise du détail par wagons complets économise aussi du travail et du personnel si elle s'applique en grande proportion à des stations déterminées pour lesquelles il faut moins de haltes et moins de voies de garage¹.

Si le groupement crée pour le public une diminution de la taxe de transport (et cela est la réalité), qu'il n'obtiendrait pas sans cela, on ne voit pas ce qu'on pourrait reprocher à l'intervention de l'expéditionnaire. Il y a allongement des délais, mais cela est indifférent pour beaucoup de transports et si on désire un envoi plus prompt on peut remettre la marchandise comme détail. On objecte souvent que ces groupements sont limités aux grandes villes et que les petites localités, qui en sont privées, en éprouvent un préjudice. Mais indépendamment de ce que les petites localités peuvent faire des envois sur les grandes où se fera le groupement, il y a là un des avantages naturels que la concentration procure aux grandes villes et qui d'un autre côté sont balancés par des inconvénients.

41. Les tarifs de zones. — On peut obtenir une plus grande simplification au moyen des tarifs de zones, car on augmente considérablement l'unité de longueur à partir de laquelle la taxe change et on supprime toute différence de taxe en dedans d'une zone importante. Ce système se trouve réalisé dans les transports de la poste et il n'est pas impossible qu'il soit introduit plus tard dans une certaine proportion par la tarification publique pour le trans-

¹ Voir à ce sujet Scholtz, les chemins de fer prussiens en ce qui concerne la tarification, *Die preussischen Eisenbahnen in Rücksicht auf das Tarifwesen*, p. 24 et 25. Il dit : « L'expérience prouve que le trafic du détail nécessite de grandes halles et une manutention difficile pour l'expédition, des précautions spéciales pour le transport, beaucoup de wagons, un soin extraordinaire, etc., et tout chemin de fer doit s'efforcer de se décharger de ces difficultés et ces entraves croissantes qui nuisent au développement du grand trafic, en appliquant, par exemple, le principe de la division du travail, c'est-à-dire en se servant d'un expéditionnaire et cela en employant au moins des tarifs plus bas quand les marchandises lui sont remises par wagons complets que quand le transport est demandé au tarif du détail. » — Voir aussi Reitzenstein, *Die Gütertarife der Eisenbahnen*, les tarifs des marchandises des chemins de fer, p. 3 à 4 et 20; *Mémorial der schweizerischen Reformtarifbahnen, betref. die Gütertarife der Eisenbahnen depuis le 31 décembre 1883*, p. 17 et 18.

port des voyageurs et des marchandises. C'est beaucoup une question de mesure dans son emploi.

On l'utilise déjà çà et là pour les chemins de fer dans certaines circonstances, par exemple dans celles citées § 20 (tarifs de groupes), mais il ne s'agissait là que de petites différences de distance seulement. C'est ainsi qu'on pourrait sans scrupule relever de 1 à 10 kilomètres l'unité d'éloignement avec laquelle la taxe varie, puisque déjà on avait à ce titre le mille qui est de 7 kilomètres et demi. Par contre les propositions radicales qui ont été faites d'abord en Amérique et en Angleterre par Brandon et Galt, puis en Allemagne par Perrot, et récemment en Autriche par le docteur Hertzka, resteront sans doute encore longtemps sans application ¹.

Ces propositions tendent à adopter une ou au plus trois taxes différentes pour toutes les distances et à abaisser au moins pour les distances éloignées, les prix actuels, d'une façon considérable. Nous allons examiner de plus près les idées de Perrot, qui ont le plus d'étendue et aussi parce qu'elles s'appliquent aux marchandises.

Il préconise dans son ouvrage : *Die Anwendung des Pennyportosystems* (l'application du système de port à un penny), une seule taxe dans le trafic voyageurs pour toutes les distances : 1^{re} classe, 6 marks ; 2^e classe, 1 mark ; 3^e classe, 0,50 mark.

Pour les marchandises, il propose :

1° Pour la grande vitesse, sans distinction de poids avec un maximum de 2 quintaux jusqu'à 10 milles, 0,50 mark ; au delà, 0,80 mark.

2° Pour les marchandises de petite vitesse :

| | Jusqu'à 20 milles | de 20 à 50 | au-dessus de 50 |
|--|-------------------|------------|-----------------|
| Détail sans distinction de poids jusqu'à | | | |
| 3 quintaux | 0,50 mark | 0,80 mark | 1,20 marks |
| Au-dessus de 3 quintaux | 0,80 — | 1,20 — | 2,00 — |
| Par wagons complets | 15,00 — | 24,00 — | 36,00 — |

Ces propositions sont basées sur ces faits exacts que, comme il l'a été exposé § 11, les frais variables seuls croissent à partir d'un maximum d'intensité dans le développement du trafic, c'est-à-dire dans la longueur du transport, et que la diminution des tarifs augmente le trafic. Mais tout d'abord il paraît inexact et mal fondé de négliger complètement les frais variant avec la longueur ou de le faire à partir d'une certaine distance. On peut le faire pour

¹ Les deux premiers et Hertzka ne traitent que des tarifs de voyageurs : voir à ce sujet Cohn, *Engtische Eisenbahnpolitik*, 11^e volume, p. 525 à 541 ; Hertzka, le transport des voyageurs, *Das Personenporto*. Récemment Waring, *State purchase of railways*, et Engel, *Eisenbahn reform*, en ce qui concerne les voyageurs, ont fait des propositions semblables.

les transports des postes parce que les frais sont si faibles qu'ils peuvent être négligés, mais pas pour le transport par fer qui occasionne des dépenses encore importantes. De plus les colis de grande vitesse jusqu'à 10 milles et de 10 à 20 ne coûteraient pas plus cher à transporter que les colis de petite vitesse, jusqu'à 2 quintaux, et au-dessus de 50 milles ils seraient même meilleur marché; ceci est manifestement inexact et inadmissible pour les motifs indiqués ci-dessus.

En outre, les propositions de Perrot comportent une diminution il est vrai très importante pour les distances éloignées, mais des surélévations non négligeables pour les petites distances et c'est ce qui les rend inapplicables. Car aussi bien pour les voyageurs que pour les marchandises cette surélévation paraît inadmissible; elle atteint sensiblement le trafic local qui diminuerait avec elle d'une façon importante. Le grand trafic des longs parcours serait d'autre part favorisé, mais cela profiterait en première ligne à l'importation et au transit étrangers. L'importation étrangère serait privilégiée au grand détriment de la fabrication nationale; à l'intérieur du pays les rapports commerciaux seraient tous complètement modifiés. Pour le trafic voyageurs on favoriserait les classes riches et les étrangers faisant des voyages d'excursion; ce sont eux qui voyagent le plus souvent à de grandes distances. L'ouvrier, le cultivateur profiteraient peu des diminutions consenties pour les grands trajets, car ils ont rarement à accomplir des voyages d'affaires à de grandes distances et pour les voyages d'agrément il leur manque du temps et de l'argent, ces voyages exigeant en dehors du prix de transport d'importantes autres dépenses dont celle-ci n'est généralement qu'une faible partie¹.

Il est aussi tout à fait faux de la part des inventeurs du système de prétendre par de tels projets à un résultat financier avantageux, résultat pour lequel ils s'appuient principalement sur l'augmentation de trafic qui en adviendra sans augmentation sensible de dépenses et sur une meilleure utilisation du matériel de transport.

Cette opinion procède de cette hypothèse erronée que les voyages d'agrément forment la part la plus importante du trafic des voyageurs et qu'il suffit de les inciter par des prix plus bas pour les augmenter d'une façon incommensurable. Les voyages d'agrément à certaines époques de l'année dans certains jours de fête sont, il est vrai, une part importante du trafic des voyageurs spécialement pour les lignes sur lesquelles se trouvent des localités intéressantes et remarquables, des stations balnéaires et de grandes villes,

¹ Voir à ce sujet Wagner, *Abaissement des tarifs de voyageurs sur les chemins de fer* (économiste allemand, *Deutscher ekonomist* 1872, n^{os} 1 et 3), et Hertzka, *Le transport des voyageurs*, p. 127.

mais la part principale du trafic des voyageurs, celle qui fournit l'utilisation des trains journaliers, c'est le trafic d'affaires et celui-là sera encore moins que le trafic de plaisir augmenté par l'abaissement des prix dans la proportion que se promettent les partisans des tarifs de zones, parce que les autres frais de voyage et le temps perdu en route jouent ici un rôle encore plus grand que pour les voyageurs d'agrément. Tout au plus, quand il s'agit de distances très courtes pour lesquelles le temps n'a pas grande importance et pour lesquelles il n'y a pas d'autres frais de voyage sensibles, le trafic peut-il être beaucoup développé par l'abaissement considérable des prix, pour une population de grande densité. Par contre, le trafic de long parcours ne s'accroîtrait pas assez pour couvrir les pertes résultant de la colossale diminution des prix et l'utilisation du matériel ne s'améliorerait pas assez pour suppléer aux excédents considérables des frais qui proviendraient de l'accroissement du trafic¹.

En outre, d'énormes révolutions économiques résulteraient de l'adoption de ces tarifs pour le trafic des marchandises et les relations de concurrence actuelles seraient modifiées soit à l'avantage, soit au détriment des particuliers, ainsi que cela a déjà été démontré. Des modifications artificielles de cette nature sont absolument à éviter. De plus l'augmentation importante des prix de transport des marchandises au passage d'une zone dans la voisine, comme cela a lieu dans les projets de Perrot, attirerait des plaintes justifiées des intéressés, et par suite il paraît convenable d'avoir au moins un plus grand nombre de zones et des transitions moins brusques, si plus tard des projets semblables étaient mis à exécution.

Par ces motifs, il ne peut actuellement être question de l'adoption d'un tarif de zones semblable et même si le capital d'établissement des voies ferrées est presque amorti et que les tarifs n'aient pour but de recouvrer que les frais d'exploitation, il y a lieu de déconseiller de tenir aussi peu de compte de la distance pour la fixation des tarifs.

¹ Voir Todt, *Archiv für Eisenbahnwesen*, 1886, p. 30 et 31; Schreiber, *Die Eisenbahnen*, les Chemins de fer, p. 158 à 171. En fait l'abaissement considérable des prix pour le trafic de long parcours n'a pas pour conséquence une augmentation des voyages semblable à celle qu'indiquent les partisans des tarifs de zones; il en résulte plutôt facilement d'importantes pertes de revenus; c'est ce que prouve des expériences pratiques de diverses sortes; voir par exemple, le *Journal de l'Union des Chemins allemands* 1886, p. 629, au sujet de la conséquence de l'abaissement du prix de transport des voyageurs sur la ligne New-York-Chicago. Une diminution des prix de plus de moitié a amené une augmentation de trafic de 29 p. 100 et une perte de revenu brut de 39,5 p. 100. Pour les tarifs de zones récemment adoptés par les chemins hongrois en ce qui concerne les voyageurs, voir la partie spéciale de cet ouvrage au titre de l'Autriche-Hongrie. Ce tarif n'a d'ailleurs que peu de rapports avec les projets utopiques ci-dessus exposés; il se présente plutôt comme une réforme du trafic des voyageurs dans le sens indiqué au paragraphe suivant qu'il y a lieu de consulter à ce sujet.

42. De la tarification d'économie publique pour les voyageurs et les bagages. — Il a déjà été expliqué ci-dessus qu'en ce qui concerne le trafic des voyageurs le principe d'économie privée de la classification à la valeur et de la différenciation n'avait pu trouver en général d'application comme pour le trafic des marchandises. Cela tient à ce que pour le trafic voyageurs, il n'y a pas eu d'abaissement des prix de nature à faire utiliser en grande proportion les voies ferrées, comme cela a eu lieu pour les marchandises. Les administrations privées ont plutôt trouvé bon de maintenir les prix aussi élevés que possible. Comme pièces justificatives nous pouvons produire les chiffres de statistique ci-après.

D'après les documents de statistique des chemins de fer prussiens, ceux-ci ont eu à assurer le trafic marchandises suivant :

| ANNÉES | TRANSPORT TOTAL en tonnes | PAR KILOMÈTRE DE LIGNE | | PAR TONNE kilométrique Pfennigs (0,0125) |
|--------|------------------------------|-------------------------|------------------------------------|---|
| | | TONNES kilométriques | RECETTES en marks (1 fr. 25) | |
| 1844 | 392.251 | 31.071 | 4.026 | 15 |
| 1850 | 2.255.590 | 66.106 | 6.486 | 9,50 |
| 1860 | 14.788.641 | 170.705 | 13.089 | 7,33 |
| 1869 | 51.252.623 | 368.056 | 19.641 | 5,16 |
| 1879 | 105.114.161 | 439.337 | 19.469 | 4,33 |

D'un autre côté, le trafic voyageurs a été :

| ANNÉES | NOMBRE TOTAL des voyageurs transportés | PAR KILOMÈTRE DE LIGNE | | PAR VOYAGEUR à 1 kilomètre Pfennigs (0,0125) |
|--------|--|----------------------------|------------------------------------|---|
| | | VOYAGEURS à 1 kilomètre | RECETTES en marks (1 fr. 25) | |
| 1844 | 3.940.904 | 192.077 | 8.010 | 4,50 |
| 1850 | 9.241.780 | 146.324 | 6.654 | 4,53 |
| 1860 | 21.641.083 | 160.141 | 7.077 | 4,25 |
| 1869 | 61.949.816 | 221.169 | 8.316 | 3,65 |
| 1879 | 114.402.292 | 196.843 | 7.051 | 3,52 |

A côté de l'accroissement énorme du trafic des marchandises, le trafic des voyageurs par kilomètre de ligne n'a presque pas augmenté et la recette par

kilomètre a même diminué. A ces recettes a correspondu un abaissement de taxe inférieur à 1 pfennig pour les voyageurs, tandis que pour la tonne kilométrique il a dépassé 10 pfennigs.

De même sur les chemins français le revenu diminuait et les taxes suivaient la marche ci-dessous :

| | Par tonne kilométrique. | Par voyageur à 1 kilom. |
|-------------|-------------------------|-------------------------|
| 1831. . . . | 16 cent. | 7.75 cent. |
| 1841. . . . | 12 — | 7 — |
| 1851. . . . | 9,70 — | 6,90 — |
| 1857. . . . | 7,26 — | 5,95 — |
| 1867. . . . | 6,10 — | 5,29 — |
| 1877. . . . | 5,95 — | 5,19 — |
| 1887. . . . | 4,89 — | 4,60 — |

(Voir de Foville, *La transformation des moyens de transport*, p. 40 et 70, et Picard, *Traité des chemins de fer*, tome IV, p. 189 et 485.)

Il résulte de ce fait que la diminution des prix et l'augmentation d'utilisation pour le trafic voyageurs sont restées bien au-dessous de ce qui s'est passé pour les marchandises, que ce trafic voyageurs ayant la plus grande valeur au début des chemins de fer et produisant les recettes les plus élevées a perdu de l'importance vis-à-vis du trafic marchandises. Ceci ressort clairement des chiffres cités pour les chemins prussiens, mais le développement des lignes des autres pays a été le même. C'est ainsi qu'en Angleterre la recette en 1842 pour les voyageurs a atteint les 2/3 environ, pour les marchandises 1/3 environ du total; en 1858, on tombe à 51 p. 100 pour les marchandises, 49 p. 100 pour les voyageurs; en 1879, seulement 44 p. 100 pour les voyageurs et 56 p. 100 pour les marchandises.

Par suite, la tâche de la tarification publique en ce qui concerne les voyageurs est plus étendue qu'en ce qui concerne les marchandises, car pour favoriser le développement du premier trafic elle a à accorder d'importantes diminutions de prix et il lui faut susciter une utilisation considérable des voies ferrées par les voyageurs, semblable à celle que la tarification privée a déjà produite pour les marchandises. La tarification publique doit chercher à accomplir cette tâche, parce que les facilités et les réductions de prix qui en résulteront pour le déplacement des voyageurs sont de la plus haute importance au point de vue de l'économie et de la civilisation. Cette diminution des tarifs de voyageurs doit se produire même si l'on craint que le produit net du trafic voyageurs en soit d'abord diminué. Du reste, cette diminution de produit net ne sera probablement que transitoire et on peut l'amoinrir en prenant des mesures de nature à faire une économie sur les dépenses très élevées occasionnées actuellement par le trafic voyageurs.

A notre époque il y a dans la plupart des pays d'Europe trois classes pour les tarifs de voyageurs qui correspondent à des voitures différentes. Dans quelques pays seulement, spécialement l'Allemagne du Nord, l'Autriche-Hongrie, la Russie il y a encore une 4^e classe. Ces trois ou quatre classes sont très différemment et toutes très mal utilisées. Par ce fait que dans plusieurs pays il y a de plus des compartiments pour dames, fumeurs ou non fumeurs dans chacune des trois ou quatre classes, il en résulte encore une augmentation des classes et une plus mauvaise utilisation.

Dans le § 13 il a été indiqué combien le poids mort est élevé par rapport à la charge utile dans le trafic des voyageurs; les chiffres qui y sont cités portent pour les chemins allemands le poids mort de plus de douze fois la charge utile. Que cette proportion défavorable existe presque partout, qu'il soit possible d'en obtenir une meilleure si on faisait un meilleur usage des convois pour l'installation des places, c'est ce que montre en outre un coup d'œil jeté sur la statistique internationale des chemins de fer pour l'année 1882.

D'après ces chiffres chaque essieu en roulement était chargé en moyenne :

| | par essieu | par place offerte |
|--------------------------------------|-------------------|-------------------|
| Pour les chemins de Norvège. | de 3,49 voyageurs | soit 24,10 p. 100 |
| — de Hollande. | 4,15 — | 20,80 — |
| — de Belgique. | 4,19 — | 20,79 — |
| — d'Autriche-Hongrie | 4,25 — | 24,27 — |
| — de Russie. | 4,30 — | 33,90 — |
| — d'Allemagne. | 4,53 — | 23,66 — |
| — de Danemark. | 5,38 — | 25,76 — |
| — de Suisse. | 5,48 — | 30,93 — |
| — d'Italie. | 5,89 — | 25,73 — |

Une utilisation relativement bonne des essieux de voiture apparaît dans les résultats des grandes lignes françaises en 1882 :

| | |
|-----------------------|-----------------|
| Pour le Nord. | 7,31 voyageurs. |
| — Est. | 6,18 — |
| — Ouest. | 8,83 — |
| — Orléans. | 8,19 — |
| — P.-L.-M. | 8,66 — |
| — Etat. | 9,57 — |

soit en moyenne presque le double des lignes allemandes, autrichiennes et belges. Ce résultat est obtenu souvent au moyen d'un entassement des voyageurs dans les voitures et de l'insuffisance du nombre des convois (voir Schreiber,

Die Eisenbahnen, les Chemins de fer, p. 156). Ce n'est naturellement pas un moyen à recommander pour obtenir une meilleure utilisation des voitures; ceci doit plutôt résulter d'une diminution des classes dans le tarif des voyageurs, ce qui facilitera une répartition uniforme des voyageurs dans toutes les voitures et empêchera que des voitures ou des compartiments entiers ne soient remorqués presque à vide. On obtiendra ainsi une meilleure utilisation des trains et on assurera un trafic bien plus important sans augmentation sensible des dépenses, c'est-à-dire que les recettes provenant du trafic voyageurs seront sensiblement augmentées¹.

En diminuant les classes des tarifs de voyageurs on ira au-devant des principes de la tarification publique qui vise à supprimer les spécialisations.

De plus on ne peut méconnaître que le principe de la proportionnalité des prix aux moyens des voyageurs n'ait été que peu appliqué pour le trafic voyageurs. Ceci dépend principalement de ce que, contrairement à ce qui se passe pour les marchandises, on se trouve en présence ici d'une taxation laissée au choix du voyageur qu'il n'y a aucune obligation à faire équitablement. La tarification privée, en dotant les trains de voitures de différentes classes, a tenté d'utiliser comme fondement d'une appréciation justifiée, le désir d'avoir ses aises, la vanité et le goût du luxe. Mais elle n'est pas arrivée au résultat sur lequel elle comptait. Puisque le but du voyageur, qui est le transport d'un lieu à un autre, est atteint aussi bien en 3^e classe qu'en 1^{re}, il est naturel que le public soit peu disposé à payer un prix double pour avoir un peu plus d'aise et de confort. La recherche d'un bénéfice ou la poursuite d'une économie de la part du voyageur se montre assez forte pour le conduire en maintes circonstances à se taxer lui-même à un prix trop bas. Ce fait est bizarre et contraire à la remarque si souvent faite que, pour la satisfaction de sa vanité et de son goût du luxe, l'homme est souvent conduit à dépasser ses moyens, mais cela s'explique peut-être par ce fait que le voyageur des classes supérieures ne trouve satisfaction à sa vanité et à son goût du luxe qu'au milieu de gens qui lui sont en général étrangers et dans un pays auquel il est étranger lui-même, ce qui a beaucoup moins de charme que chez soi au milieu des gens dont on est connu. Quoi qu'il en soit, ce qui est la réalité, c'est l'appréciation trop basse qu'on fait de soi-même, et d'un autre côté le moyen qui a été employé pour assurer une appréciation exacte, et qui a consisté à créer des surfaces différentes pour les différentes classes, a conduit

¹ Todt dans l'*Archiv für Eisenbahnwesen*, 1886, p. 28, calcule qu'une hausse de l'utilisation des places de 33 1/3 p. 100 pour les chemins prussiens en 1883-84 aurait eu pour conséquence une augmentation du nombre des personnes à 1 kilomètre de 4,400 à 5,900 millions, et que le revenu du trafic voyageurs serait passé de 148 millions à 260 millions de marks sans que les dépenses aient sensiblement augmenté.

à une augmentation énorme du poids mort dans le trafic voyageurs, contrairement à ce qui s'est passé pour les marchandises où on ne fait pas de distinction pour l'emplacement occupé entre les marchandises des différentes classes.

Aurait-on un moyen d'apprécier les voyageurs au point de vue de leur solvabilité en matière de chemins de fer? pourrait-on, par exemple, en délivrant les billets forcer les voyageurs à indiquer leur revenu annuel et par suite baser là-dessus le prix à payer pour les différentes classes qu'il n'y aurait pas nécessité de les distinguer par des intervalles différents, mais qu'on pourrait plutôt se contenter d'une seule? Que si cela n'est pas bien praticable, il paraît au moins désirable de réduire les classes à deux, l'une avec sièges en bois, l'autre avec sièges rembourrés. On diminuera ainsi d'une façon sensible le poids mort et par suite les dépenses de transport et d'un autre côté l'appréciation ainsi faite de la solvabilité sera plus exacte, puisque les classes riches et élevées hésiteront davantage à quitter les places rembourrées pour la classe à siège de bois utilisée par la grande masse des classes inférieures plutôt qu'elles n'hésitent à passer de la 1^{re} classe dans la 2^e également rembourrée.

La réduction à une classe dans les pays européens n'est pas applicable, à notre époque du moins, ni désirable. Sur les chemins des Etats-Unis où au début une seule classe existait on est actuellement revenu à deux et même en partie à trois classes ¹.

Quand il s'agit de savoir quelles classes il faut supprimer, on doit répondre, c'est la 1^{re} classe qui doit être considérée comme inutile et de plus la 4^e là où elle existe.

Que la 1^{re} classe ne soit pas nécessaire cela ressort déjà de ce qu'elle est en général très mal utilisée et de ce que cette utilisation décroît avec le temps. Là où elle est le plus employée, c'est-à-dire dans quelques trains express, cela dépend en grande partie de ce que ces trains n'ont que des premières ou des premières et des secondes. Mais la 1^{re} classe peut dans les trains express devenir inutile et être remplacée suffisamment bien par des wagons-lits et restaurants; la location de coupés ou de compartiments suffit à satisfaire le besoin d'isolement de certains voyageurs.

La répartition des voyageurs entre les différentes classes ressort du tableau suivant, puisé dans les *Archiv für Eisenbahnwesen*, 1881, p. 184; le livre de Cohn sur le *Régime des chemins anglais*, II^e vol., p. 138 et 139, pour les dix dernières années, p. 103; les *Renseignements de statistique des chemins de*

¹ Voir de Leyen, *Die nordamerikanischen Eisenbahnen*, p. 231.

fer prussiens pour 1879, p. 72; la Statistique de l'Union des chemins allemands.

| | | | | | | | | | | |
|---|-----------------|----------------|----------------|----------------|----------|-----------------|----------------|----------------|----------------|----------|
| 1° Angleterre. | 1842 | 1858 | 1873 | 1878 | 1880 | 1883 | | | | |
| 1 ^{re} classe. | 18,4 p. 100 | 13,0 | 8,4 | 7,3 | 5,93 | 5,31 | | | | |
| 2 ^e — | 46,0 | 31,0 | 15,4 | 11,5 | 10,72 | 9,68 | | | | |
| 3 ^e — | 35,6 | 56,0 | 76,2 | 81,2 | 83,35 | 83,01 | | | | |
| 2° France. | 1860 | 1878 | 1884 | | | | | | | |
| 1 ^{re} classe. | 11 p. 100 | 7 p. 100 | 7,4 p. 100 | | | | | | | |
| 2 ^e — | 33 | 23 | 34 | | | | | | | |
| 3 ^e — | 56 | 61 | 58,5 | | | | | | | |
| 3° Prusse | 1855 | 1863 | 1873 | 1878 | | | | | | |
| 1 ^{re} classe | 1,9 p. 100 | 1,8 p. 100 | 1,6 p. 100 | 1,3 p. 100 | | | | | | |
| 2 ^e — | 22,0 | 16,9 | 15,6 | 13,6 | | | | | | |
| 3 ^e — | 60,3 | 47,7 | 51,9 | 51,9 | | | | | | |
| 4 ^e — | 15,8 | 33,6 | 30,9 | 33,2 | | | | | | |
| 4° Chemins d'Etat prussiens : | 1883-1884 | 1887-1888 | | | | | | | | |
| 1 ^{re} classe. | 1 p. 100 | 0,5 p. 100 | | | | | | | | |
| 2 ^e — | 12 | 10 | | | | | | | | |
| 3 ^e — | 55,5 | 53,4 | | | | | | | | |
| 4 ^e — | 29,2 | 3,9 | | | | | | | | |
| Militaires. | 2,4 | 2,2 | | | | | | | | |
| 5° Pour l'Union des Chemins allemands : | | | | | | | | | | |
| | 1882 | | | | 1887 | | | | | |
| | Classes. | | | | Classes. | | | | | |
| | 1 ^{re} | 2 ^e | 3 ^e | 4 ^e | Réduits. | 1 ^{re} | 2 ^e | 3 ^e | 4 ^e | Réduits. |
| Chemins allemands | 2,4 | 18,4 | 50,5 | 22,7 | 6,0 | 1,8 | 16,9 | 51,5 | 24 | 5,8 |
| — autrichiens-hongrois. | 3,1 | 18,2 | 58,2 | 9,9 | 10,6 | 3,1 | 20 | 68,3 | 1,3 | 7,3 |
| — autres. | 8,1 | 22,6 | 54,9 | 6,7 | 7,7 | 8,1 | 23,3 | 62,2 | 0,5 | 5,9 |
| — ensemble. | 3,0 | 18,7 | 52,6 | 18,5 | 7,2 | 2,6 | 18 | 56 | 17,2 | 6,2 |

Partout l'utilisation de la 1^{re} classe voit son pourcentage diminuer et est très mauvaise en elle-même.

Le chemin anglais du Midland a déjà créé depuis 1875 une seule classe remboursée et son exemple est suivi par différentes lignes anglaises.

En ce qui concerne la 4^e classe, la réduction des prix qu'elle a apporté a été très avantageuse pour le commerce, mais l'augmentation des classes a été une cause de surélévation du poids mort et des dépenses et de divergence dans la classification, là où elle n'a pas été adoptée d'une façon générale. Cette raison

et le peu de dignité au point de vue humain d'avoir une 4^e classe sans siège, la difficulté du contrôle, etc., rendent désirables la suppression sans augmentation du prix de transport.

En ce qui concerne l'abaissement des taxes de voyageurs, il faudra commencer par le trafic local négligé en général par la tarification privée, particulièrement par le trafic que procurent les marchés et les relations, si conformes à l'économie et à la salubrité, des grandes villes avec leur banlieue; des taxes réduites devront les faciliter. Ces taxes développeront certainement le trafic d'une façon extraordinaire, parce qu'en ce cas le temps dépensé et les autres frais de voyage (nuits passées en dehors de chez soi) ne jouent pas de rôle comme dans les relations de long parcours. Par suite de cet accroissement de trafic le produit net sera et meilleur qu'auparavant avec les taxes élevées et de peu d'intensité. C'est le motif pour le quel la tarification privée a déjà souvent des taxes exceptionnellement basses, spécialement en ce qui regarde le trafic des environs des grandes villes qui peut-être ainsi considérablement augmenté. L'exemple le plus connu est celui des trains d'ouvriers de Londres qui coûtent 1 penny pour toute distance; ils ont été imposés aux Compagnies dans leurs concessions, mais elles en ont étendu beaucoup l'application au delà de ce qui leur était imposé, parce qu'elles ont vu qu'ils étaient productifs en dépit de la faiblesse des taxes¹.

Il paraît recommandable, par suite, de diminuer d'une façon générale les taxes du trafic local, ce qui, avec un horaire commode de trains locaux et leur augmentation dans les limites des besoins du trafic, aura pour conséquence certaine d'augmenter ce dernier dans une proportion importante. L'abaissement des prix doit porter surtout sur la 3^e classe, parce que pour les classes inférieures de la population l'usage du chemin de fer surtout à de petites distances est trop coûteux et qu'on obtiendra par une diminution une utilisation énorme qui s'est déjà manifestée souvent lors de l'établissement de la 4^e classe et de la réduction de prix qu'elle a amenée. Il y aurait lieu, par suite, d'abaisser le prix de la 3^e classe pour le trafic local et pour certains trains à marche lente et à arrêts à toutes les stations, de l'abaisser jusqu'à celui de la 4^e et de supprimer celle-ci. Une diminution semblable portant sur l'ensemble du trafic local doit être adoptée par les lignes qui n'ont pas de 4^e classe. La première classe serait supprimée, la 2^e aurait ses prix diminués également, mais dans une proportion plus faible en ce qui concerne le trafic local.

¹ Voir à ce sujet Cohn, *Englische Eisenbahnpolitik*, II^e vol., p. 261 à 264 et 519 à 524. De semblables expériences sont faites par les chemins d'Etat autrichiens depuis 1883, relativement à l'abaissement des tarifs de voyageurs. Il en est de même sur les chemins de fer Hambourg-Altona. (Voir *Archiv für Eisenbahnwesen* 1889, p. 157.)

Par ce moyen on obtiendrait la partie la plus importante et la plus efficace d'une réforme des tarifs voyageurs dans le sens d'une tarification d'économie publique Car le trafic local représente partout la portion de beaucoup la plus importante et la plus productive du trafic voyageurs, par exemple on compte en France que sur les grands réseaux le nombre de l'ensemble des personnes transportées à 1 kilomètre baisse :

| | |
|----------------------|------------------|
| de 1-35 kilom. . . . | de 33 1/3 p. 100 |
| de 1-70 — | de 75 — |

Le développement de ce trafic est déjà souvent favorisé par les chemins de fer, par exemple sur le Nord français grâce aux trains tramways¹. En Allemagne, en Autriche, en Hongrie, on a déjà depuis des années organisé des trains-tramways pour lesquels, en Autriche par exemple, on a consenti une diminution de prix de 33 p. 100².

Pour recouvrer en partie les pertes de recettes qui résulteront tout d'abord de cette diminution des prix, on pourra supprimer complètement ou considérablement limiter les faveurs exceptionnelles consenties pour le trafic local telles que billets d'aller et retour, billets à prix réduits pour les associations ou les sociétés, etc., et en outre ne plus accorder la franchise des bagages là où elle existe. Elle n'a pas de raison d'être surtout pour le trafic local, comme nous l'indiquerons plus loin. Il est incontestable qu'on est allé trop loin dans les concessions faites notamment pour les billets d'aller et retour et les billets des sociétés et des associations, ce qui constitue actuellement en faveur du trafic local une faveur qui deviendra inutile lorsque les abaissements de taxes seront consenties d'une façon générale. En donnant un billet d'aller et retour, le chemin de fer économise uniquement une fois les frais d'expédition et un billet; il ne faut pas tabler sur une meilleure utilisation du matériel grâce au voyage de retour, car le cas de déplacements pour lesquels on ne prend qu'un billet simple est très rare par rapport à celui où le retour au pays d'habitation doit s'effectuer dans un délai plus ou moins long, et il n'y a aucune raison pour accorder une réduction à ceux qui reviennent le même jour ou dans un délai de deux ou trois jours et à la refuser pour un retour à date plus éloignée

On pourrait cependant continuer à délivrer des billets doubles pour l'aller et le retour, en raison de la facilité que cela procure, mais sans réduction et

¹ Voir *Annales des Ponts et Chaussées* 1888, livraison d'avril, dans laquelle on recommande aux autres lignes françaises de se conformer à une organisation semblable pour le trafic local.

² Voir *Journal de l'Union des Chemins allemands*, 1887, p. 623 à 624, 695 à 697 et 703 à 705.

sans limite de temps. On réduirait ainsi considérablement l'incitation aux fraudes et on simplifierait le contrôle. Des réductions seraient accordées dans une large proportion au moyen de billets d'abonnement, d'écoliers, d'ouvriers, en raison de ce que ces catégories de voyageurs procurent une utilisation régulière et considérable et aussi par des raisons sociales.

Une réduction des prix des trains express, c'est-à-dire des prix pour les grandes distances suivrait celles accordées pour le trafic local dans une moindre proportion en raison de ce qu'elle ne profitera qu'à une faible portion de la population et particulièrement aux étrangers, sans compter que la concurrence aux points de jonction a déjà en partie réduit les prix. Il n'y aura pour cela tout d'abord qu'à organiser dans les trains express un service de voiture à siège de bois à côté de celles qui sont rembourrées, en faisant payer les taxes actuelles de la 3^e classe, de façon à permettre l'utilisation de ces trains par la grande masse de la population pour les voyages de long parcours. En Belgique et en Angleterre on l'a déjà tenté avec succès sur un grand nombre de lignes, dans les autres pays on ne l'a fait qu'à titre exceptionnel¹.

Pour réduire davantage les tarifs du trafic de long parcours, ce qui est le plus convenable c'est de se servir d'un tarif à base décroissante, car les réductions pour les longs parcours des voyageurs sont basées sur les mêmes motifs que celles des marchandises et on pourra remplacer par ce moyen d'une façon justifiée et uniforme les réductions consenties pour les voyages circulaires. Que la tentative faite en 1866 sur les chemins belges pour employer ces tarifs ait mal réussi, cela tient à des motifs spéciaux expliqués dans le § 19. En général, ces tarifs à base décroissante n'auront d'efficacité et ne sont à recommander que pour les trains express, parce qu'il s'agit dans ce cas de voyages de long parcours, tandis que dans les trains de voyageurs ordinaires les voyages ne sont que pour des petites distances. Cette distinction s'accroîtra encore dès qu'on aura accepté la classe à siège de bois dans les trains express. Par suite, dans le trafic intérieur il n'y a pas à abaisser les prix des

¹ Il ressort de la statistique officielle des chemins de l'Empire allemand en 1880 que le trafic des trains express est encore très faible sur les chemins allemands. Sur 215,021,193 voyageurs, 8,039,654, soit 3,74 p. 100 seulement, ont voyagé par trains express. Sur 6,479,264,452 voyageurs à 1 kilom. il y en a eu 725,163,654, soit seulement 1/9, dans ces trains. Chaque essieu de voitures à voyageurs a porté dans ces trains 2,78 voyageurs; dans les trains de voyageurs ordinaires et mixtes la charge a été de 5,13 voyageurs. Cette mauvaise utilisation parle en faveur de l'introduction d'une classe à sièges de bois. Sur les chemins prussiens on a transporté en 1883-1884 :

| EN TRAINS EXPRESS | EN TRAINS VOYAGEURS ET MIXTES |
|--------------------------------------|-------------------------------|
| 4,959,000 voyageurs | 142,550,000 voyageurs. |
| 476,928,000 voyageurs à 1 kilomètre. | 3,916,000,000 — |
| 96,17 kilomètres par personne. | 27,47 kilom. par personne. |
| 3,5 p. 100 des voyageurs. | 96,5 p. 100 des voyageurs. |
| 10,8 — — à 1 kilom. | 89,2 — — à 1 kil. |

longs voyages mais au contraire ceux des faibles distances, afin de concurrencer les autres moyens de transport et d'augmenter le trafic.

Cette réforme différenciera plus que maintenant le trafic local de celui de long parcours et le dernier, au moins sur les lignes à circulation active sera assuré par des trains express. Cette distinction très désirable pour l'exploitation permettra de tenir mieux compte des desiderata de ces deux espèces de trafic de natures si différentes, notamment pour le tracé des trains, et les intérêts locaux pourront être pris en plus sérieuse considération pour l'espace-ment des trains de trafic local.

On pourra employer dans une plus grande proportion une organisation moins coûteuse pour le voyageur et plus économique pour l'exploitation, qui donne dès maintenant de bons résultats pour ce trafic, là où elle est employée, par exemple des voitures à vapeur, des trains-tramways.

De cette manière on arrivera à faire utiliser peu à peu par la masse les ressources du trafic local et les pertes de revenus du début se changeront en des excédents. Que le trafic voyageurs puisse subir une grande augmentation, cela ressort de ce que, d'après Schreiber (*Die Eisenbahnen*, les chemins de fer, p. 165), le mouvement des chemins de fer dans les différents pays en 1883 s'établit comme suit :

| PAYS | Nombre des habitants | Nombre des voyageurs | Voyageurs par tête d'habitant | Kilomètres de chemins de fer par habitant | Kilomètre par mille carré |
|-----------------------|----------------------|----------------------|-------------------------------|---|---------------------------|
| | Millions | Millions | | | |
| Angleterre et Irlande | 35 | 684 | 20 | 8,5 | 9,5 |
| Belgique..... | 5,5 | 64 | 12 | 7,7 | 14,5 |
| Allemagne..... | 45 | 246,8 | 5,5 | 7,9 | 6,6 |
| France..... | 37 | 205 | 5,5 | 7,9 | 5,6 |
| Autriche..... | 38 | 52,3 | 1,4 | 5,4 | 3,3 |

D'après le même auteur (*Das Tarifwesen der Eisenbahnen*, la tarification des chemins de fer, p. 84 et 85) le nombre de voyages par habitant a atteint :

| | 1881 | 1865 |
|------------------------|------|------|
| En Angleterre. | 15 | 7,9 |
| — Belgique. | 10 | 6,2 |
| — Allemagne | 5 | 2,4 |
| — France | 4 | 2,3 |
| — Autriche | 1,1 | 0,5 |

D'autre part, comme cause de l'augmentation du trafic, il y a en outre de l'abaissement des prix l'accroissement de densité de la population et du réseau ferré qui a une grande importance comme le montre le premier tableau et là où ces deux causes font défaut il sera convenable de procéder prudemment et graduellement pour introduire les réformes ci-dessus exposées, afin d'éviter de trop grosses baisses de revenus.

En même temps qu'elle diminuera le nombre de classes et le prix des tarifs, la tarification publique ira au-devant d'une de ses obligations qui est d'introduire l'uniformité dans les bases. Il y aura de plus à supprimer tous les tarifs exceptionnels et différentiels non justifiés qui deviendront inutiles en raison de l'abaissement des taxes.

Ceux qui resteront ont un caractère général, spécialement les abonnements à prix réduits, les billets d'écoliers et d'ouvriers devront être réglés sur des bases uniques en ce qui concerne les conditions et l'étendue de la réduction qui leur sont appliquées; on supprimera les bigarrures de confection et les divergences que la tarification privée a introduites en cette matière. On épargnera au public bien des désagréments et aux chemins de fer du travail et des frais d'impression. Il est à peine nécessaire de mentionner en dernier lieu que la tarification publique devra tenir ses tarifs entièrement à la disposition du public et les publier en temps utile, aussi bien que les maintenir en vigueur avec la plus grande fixité possible ¹.

En ce qui concerne les bagages, la concession de la franchise n'est pas juste, parce que généralement le montant du transport des bagages est compté dans le prix de la place du voyageur; or dans le trafic de petit parcours on n'a généralement pas de bagages au lieu qu'on en a pour les longs parcours de sorte qu'on favorise les classes riches au détriment des pauvres. Il est plus juste de taxer tout bagage déposé, en dehors des paquets à la main qui peuvent être pris dans la voiture, et pour cette taxe on peut employer également une base décroissante pour les grandes distances.

¹ Au lieu de cette réforme générale basée sur une simplification d'exploitation on s'efforce souvent de donner plus d'étendue à des mesures spéciales, par exemple de créer des billets circulaires, kilométriques, à prix réduits qui ne font qu'augmenter encore la complication actuelle des tarifs de voyageurs. Les administrations privées sont très disposées à donner suite à ces demandes particulières afin de mettre ainsi obstacle à la réforme des tarifs et à l'abaissement des prix. L'administration des chemins d'Etat hongrois a fait un premier pas vers une réforme fondamentale en mettant en vigueur depuis le 1^{er} août 1889 le tarif dit de zones. Ce tarif réalise une diminution importante des prix et supprime tous les billets d'aller et retour et autres tarifs différentiels à l'exception des billets circulaires et la franchise des bagages. C'est en cela et non dans la forme du tarif par zones que réside l'importance de cette mesure. Car, qu'il y ait deux zones pour le trafic de petit parcours et quatorze pour celui de grand parcours, cela n'a pas plus d'importance que si on prenait pour base de longueur 20 kilomètres au lieu d'un; cela peut se faire sans aucun scrupule et n'a que peu de points communs avec les prétentions de Perrot, d'Hertzka et d'Engel.

Dans certains pays, par exemple en Angleterre et dans l'Amérique du Nord, le bagage est transporté gratuitement quel que soit son poids ou avec un maximum, afin d'éviter les frais d'enregistrement et d'étiquetage. C'est peut-être un point de vue justifié de la part des Compagnies applicable en raison de l'habitude et de l'éducation du peuple anglais et américain; cette organisation ne serait pas conforme aux habitudes prises sur le continent européen, par le public qui attache du prix à ce que l'administration se charge de l'expédition et de l'étiquetage du bagage; ceci n'est pas le cas dans les usages anglais et américains¹.

Dans ces circonstances, c'est un devoir de justice, d'après ce qui vient d'être dit de taxer à leur valeur l'expédition et le transport des bagages. Il est d'autant plus indiqué de leur imposer des prix élevés qu'ils ne s'appliqueront en première ligne qu'aux classes riches et aux voyageurs étrangers. La suppression de la franchise des bagages et l'adoption des taxes uniques pour leur transport sont donc une des missions de la tarification publique. En même temps disparaîtront les divergences incommodes pour le public et les chemins de fer spécialement dans le trafic direct au point de vue de la tarification des bagages et la concession de la franchise².

43. Tarifs pour les cercueils, le matériel de transport et les animaux. — Pour les cercueils, le matériel de transport et les animaux la tarification publique apportera des tarifs uniques et basés sur la meilleure utilisation du matériel à la place des divergences de forme qui existent dans la tarification privée.

Pour les cercueils, il y aura une taxe spéciale par wagon et par kilomètre, qui différera suivant qu'il s'agira de trains de marchandises, de voyageurs ou express — indépendamment des frais de manutention.

Pour le matériel de transport ne roulant pas sur ses roues, il faudra le traiter comme détail ou comme chargement de wagon à la condition bien entendu dans le premier cas qu'on pourra charger en même temps d'autres marchandises et qu'il n'occupera pas la capacité totale du wagon. On peut donc l'introduire dans la classification et il n'y a pas besoin de taxes spéciales autres que celles de petite et de grande vitesse appliquées aux autres marchandises. Quand ils seront remis en détail, les colis de ce genre seront rangés dans les marchandises encombrantes non emballées. Le matériel roulant sur

¹ Du reste ceux qui s'occupent des chemins de fer en Amérique ont déjà examiné s'il ne convenait pas d'adopter le système allemand. (Voir von der Leyen, *Die nordamerikanischen Eisenbahnen*, p. 229.)

² Voir *Journal de l'Union des chemins allemands*, année 1885, p. 537 à 539, 553 à 555 et 569 à 570.

ses roues, wagons, locomotives, tenders, voitures à vapeur, etc., sera taxé de la façon la plus simple d'après une base unique pour le transport d'une tonne à un kilomètre.

Pour les animaux, il faut distinguer la remise par charges incomplètes et par chargement de wagons. Dans ce dernier cas il ne faut admettre que les chargements absolument complets et les taxer à une base déterminée par wagon et par kilomètre en tenant compte de la surface de la caisse.

On peut avoir une taxe réduite par demi-wagon pour des charges incomplètes notamment en ce qui concerne le trafic de petit parcours, où le besoin s'en fait sentir. Il faut encore distinguer dans les charges incomplètes entre les bestiaux de grande et de petite taille; il n'y a pas nécessité de le faire pour les chargements complets.

Pour les chevaux en wagons-écuries il y aura à augmenter la taxe suivant que le wagon sera ou non complètement utilisé. Pour les petits animaux dans des wagons à deux planchers, il paraît convenable de faire payer une fois et demie la taxe d'un wagon ordinaire complet pour ne pas introduire une trop grande différence avec le chargement dans un wagon ordinaire et ne pas contraindre les chemins de fer à construire un trop grand nombre de ces wagons absolument spécialisés. La remise d'animaux en caisses, en cages, etc., sera permise et taxée suivant les prix des bagages, de la grande ou de la petite vitesse quand on pourra les charger avec d'autres marchandises. En outre il y aura lieu de surélever d'un tant pour cent les taxes des animaux lorsqu'ils seront expédiés d'office par trains de voyageurs. Il y a lieu de percevoir des frais de manutention dans le cas de charges partielles et dans celui de charges complètes.

SECONDE PARTIE

DÉVELOPPEMENT DE LA TARIFICATION

DANS LES DIFFÉRENTS PAYS

ALLEMAGNE

CHAPITRE PREMIER

**PRESCRIPTIONS RELATIVES AUX TARIFS, ÉMANANT DE LA LOI, DES
ACTES DE CONCESSION OU DU CONTRÔLE ADMINISTRATIF**

I. — PRUSSE

44. La loi du 3 novembre 1838. — En Prusse la tarification est réglementée par la loi, les actes de concession et des instructions de l'administration du contrôle. Comme prescriptions légales, il y a tout d'abord à considérer, celles qui, dans la loi du 3 novembre 1838 relative aux entreprises de chemins de fer se rapportent aux tarifs, articles 26 à 35.

Ces articles disent :

ART. 26. — Pendant trois années à dater du 1^{er} janvier qui suivra l'ouverture de la ligne, la Compagnie aura le droit, sous réserves des conditions de l'article 45 (qui a trait à l'ouverture de lignes nouvelles), d'exécuter les entreprises de transport sans qu'un concurrent y puisse être admis, et de fixer à son gré les prix de transport pour les voyageurs et les marchandises. La Compagnie doit cependant 1° communiquer au gouvernement et faire connaître au public le tarif adopté au début de l'exploitation ainsi que les modifications ultérieures dès qu'il en est introduit en ne les mettant en vigueur que six semaines plus tard s'il s'agit de surélévation.

2° Appliquer les prix fixés, au transport de toutes les marchandises qui lui

sont remises sans distinction entre les intéressés, à l'exception du cas où le transport de ces marchandises est reconnu contraire au règlement de la Compagnie de chemins de fer ou aux règlements de police.

ART. 27. — Après l'expiration des trois premières années, d'autres sociétés que la première pourront entreprendre des transports sur la ligne, contre remboursement du prix de péage, ou d'une compensation à fixer (art. 28, 31 et 45), si le ministère du commerce, après examen des considérations en cause, trouve convenable de leur donner une concession.

ART. 28. — On appliquera à ces concurrents les mêmes conditions qu'à la Compagnie primordiale et qui sont contenues dans les articles 23 à 25, en ce qui concerne la police des chemins de fer, le bon entretien de leurs aménagements et l'obligation aux indemnités.

ART. 29. — La valeur du droit de péage au remboursement duquel est tenue la société, faute d'entente amiable avec la compagnie, sera fixée de telle façon que grâce à son remboursement, en se basant sur le produit effectif de l'année écoulée :

1° On couvre les dépenses d'entretien et d'administration du chemin de fer et de ses dépendances (à l'exclusion des frais d'exploitation et d'administration incombant à l'entreprise du transport).

2° On réunisse la somme fixée par les statuts pour la constitution d'un fonds de réserve destiné aux dépenses extraordinaires pouvant incomber au chemin de fer et à ses dépendances.

3° On puisse couvrir les charges incombant à la société (y compris celles dont il est question article 38) et en outre :

4° Qu'il puisse être distribué par la société comme intérêt et bénéfice, le dividende qui a été retiré jusqu'alors du produit net correspondant pour le capital d'établissement employé au chemin de fer et ses dépendances, avec cette réserve qu'il ne sera pas supérieur à 10 p. 100 de ce capital, même si le dividende des années écoulées a dépassé ce chiffre et que d'un autre côté il ne sera pas inférieur à 6 p. 100 de ce capital, même si le produit net des années précédentes n'a pas atteint ce chiffre. On ajoutera au capital d'établissement le prix des parachèvements ultérieurs et indispensables reconnus tels par le gouvernement et en tant qu'il aura fallu augmenter pour les exécuter, le capital de fondation.

ART. 30. — Le calcul du droit de péage s'établit de la manière suivante :

1° On établit d'abord, d'après les comptes présentés par la société pendant le dernier trimestre de la première période d'exploitation pour les deux années et les trois trimestres écoulés, le bénéfice net réalisé jusque-là, en moyenne par an. Ce produit net est partagé proportionnellement entre le capital em-

ployé à l'établissement de la ligne et de ses dépendances et celui de l'entreprise du transport et de traction, et la part revenant ainsi à la ligne et à ses dépendances en tenant compte des obligations imposées par l'article 29 (n° 4) sera considéré comme le produit net de la ligne, ce produit net et la contribution moyenne annuelle aux dépenses indiquées article 29, § 1 à 3, représentant, après addition, la somme à diviser pour établir le droit de péage.

2° L'utilisation de la ligne est calculée d'après les recettes produites par les voyageurs et les marchandises et l'on convertit le nombre de quintaux en unités de voyageurs suivant le rapport des recettes des voyageurs à celles des marchandises, ou le nombre des voyageurs est converti en unités de tonnage suivant le rapport des recettes des marchandises à celles des voyageurs.

3° La somme obtenue au § 1 divisé par le résultat des opérations de transport et de traction converti en unités de voyageurs ou de tonnage suivant le § 2, donne le taux du prix de péage à réclamer pour un voyageur ou un quintal de marchandise.

Si une ligne a des taxes différentes pour le transport des voyageurs ou pour le transport des marchandises, dans la conversion du § 2, on doit toujours prendre la plus faible taxe en ce qui concerne les voyageurs et une taxe moyenne en ce qui concerne les marchandises.

4° Finalement l'établissement du prix de péage pour les marchandises et les voyageurs se déduit du rapport pris pour base dans la conversion en unités de voyageurs ou de tonnage, en tenant compte des différences des taxes employées pour le transport des marchandises.

ART. 31. — Le prix de péage est déterminé de nouveau au bout d'une certaine période fixée par le ministère du commerce pour deux ans au moins et dix ans au plus. La société ne peut dépasser le prix du péage fixé, mais seulement le diminuer.

Le tarif indiqué pour toute la période, aussi bien que les modifications qui peuvent surgir dans l'intervalle doivent être publiés et appliqués uniformément à tous les transports, sans distinction entre les entreprises, si le nouveau tarif comporte une surélévation du droit de péage il ne peut être mis en vigueur que six semaines après avoir été publié.

ART. 32. — Il reste permis à la société après la fixation du tarif de péage d'après les articles 29 et 30 de déterminer suivant son appréciation les prix qu'elle veut percevoir à titre de salaire de traction. Ceux-ci ne doivent jamais être calculés de façon à donner au capital d'établissement un rapport net de plus de 10 p. 100.

La société est tenue :

1° De communiquer au gouvernement et de publier le tarif de transport (aussi bien pour les marchandises que pour les voyageurs); ce tarif ne peut plus ensuite être surélevé qu'après accord avec le ministère du commerce; elle doit faire de même pour les modifications apportées aux taxes conformes au tarif et dans le cas où il y aurait relèvement d'une taxe précédemment réduite, ces avis doivent être donnés six semaines d'avance.

2° D'appliquer à tous sans distinction les bases fixées pour le transport de toutes les marchandises qu'il n'est pas interdit de transporter par les règlements de police ¹.

ART. 33. — Dès que après déduction des charges incombant à l'entreprise, y compris la contribution annuelle fixée par les statuts avec approbation ministérielle pour constitution d'un fonds de réserve, il ressort un revenu net en intérêt et bénéfice de plus de 10 p. 100 du capital d'établissement pour la période écoulée, les prix de transport doivent être abaissés de façon que le produit net ne dépasse pas 10 p. 100. — Si le revenu du droit de péage n'atteint pas le maximum de 10 p. 100, fixé dans le § 29, le revenu du droit de transport pourra dépasser 10 p. 100 jusqu'à ce que les deux réunis donnent ce produit net pour l'ensemble du capital de l'entreprise.

ART. 34. — Pour l'exécution des obligations contenues dans les articles 29 à 33, la Compagnie est tenue de tenir des comptes détaillés de toutes ses opérations et de se conformer à ce sujet aux indications du ministère du commerce. Ce compte est présenté chaque année au gouvernement.

ART. 35. — S'il se soulève des difficultés au sujet de l'application du droit de péage ou des tarifs de transport entre la société et des particuliers, elles sont tranchées par le gouvernement sous réserve de recours auprès du ministère du commerce ².

¹ Les conditions des articles 26, § 2, et 32, § 2, non seulement mettent obstacle à tout refus de transport et à toute surélévation arbitraire des taxes, mais encore, et avant tout, elles excluent un traitement différent des intéressés de la part des Administrations de chemins de fer. Chacun doit, dans les mêmes hypothèses, être traité de la même façon, et un envoyeur particulier ne peut être favorisé par le bon vouloir des Administrations au détriment des autres. (Voir arrêté ministériel du 17 février 1846.) — Les ristournes, sous n'importe quelle forme et quel nom, ne sont pas admises. (Voir arrêté ministériel du 19 septembre 1871, 30 mars 1880, 18 août 1881, 16 février 1878.)

² Le Gouvernement fixe le siège de l'Administration. La fixation est généralement déterminée et annoncée en même temps que le Commissariat de chemins de fer. (Voir arrêté ministériel du 18 juillet 1870.)

Dans les provinces où la loi d'Administration générale du 30 juillet 1883 et la loi de procédure du 1^{er} août 1883 sont en vigueur, les contestations relatives à l'application du droit de péage et des tarifs de transport sont tranchées par les juges réguliers. (Voir articles 155 de la première et 159 et 163 de la dernière de ces lois.)

Ceci s'applique aux chemins d'Etat aussi bien qu'aux chemins privés. (Voir arrêt du tribunal supérieur du 8 juillet 1869, dans l'affaire du chemin de fer Niederschlesisch-Märzische contre Muysers, et l'arrêté ministériel du 20 janvier 1870.)

La loi partait ainsi de cette hypothèse qu'après l'expiration des trois premières années d'exploitation il serait permis d'entreprendre des transports sur la ligne, à d'autres administrations, contre paiement d'un droit de péage, et on a partagé les prescriptions imposées entre l'article 26 pour les trois premières années et l'article 32 pour les tarifs qui devaient ultérieurement s'ajouter au droit de péage.

Cette hypothèse se basait sur l'idée que l'on avait en Angleterre au début des chemins de fer que, comme sur les routes et les canaux, il deviendrait possible à chacun de se transporter sur les chemins de fer au moyen de matériel de transport lui appartenant. Cette opinion avait pour conséquence d'introduire dans les lois et les concessions des conditions relatives à l'emploi de la ligne par un plus grand nombre de transporteurs ; c'est ainsi qu'il en a été d'abord dans la concession du chemin de fer Liverpool-Manchester en 1826 et d'autres concessions anglaises ultérieures ; ces conditions sont passées de là dans la loi des chemins de fer de 1845¹.

De même dans les concessions françaises on distingue le droit de péage pour l'usage de la voie ferrée et le droit de transport, et les conditions de la loi du 3 novembre 1838 se divisaient de la même manière.

Comme on le sait, on n'a pu obtenir un moyen de déplacer à volonté le matériel de transport utilisé sur les chemins de fer et par conséquent les dispositions introduites pour l'usage d'une voie ferrée par plusieurs personnes sont restées caduques. Dans un nombre très limité de circonstances seulement ces conditions ont été mises en pratique, dans l'usage commun de lignes particulières, par des chemins de fer s'embranchant l'un sur l'autre, tant en Angleterre que sur le continent ; en Angleterre sous la forme de ce qu'on a appelé *running powers* ou *running clauses* en Prusse en conformité de l'article 45 de la loi du 3 novembre 1838².

L'article 45 qui a été cité, dit :

« La société est tenue de laisser, d'après décision du ministère du commerce, aboutir à ses voies une autre entreprise de chemin de fer qui pourrait en être soit le prolongement, soit un embranchement, et d'autoriser l'exploitation de ses propres transports par cette entreprise annexe sur la voie précédemment posée, même avant l'expiration du délai prescrit dans l'article 26. Elle doit permettre d'effectuer les aménagements nécessaires à cet usage, par exemple l'établissement d'une seconde voie par la Compagnie embranchée. — Le ministère du commerce doit faire le nécessaire dans la concession de l'embranché, pour régler les rapports des deux administrations l'une avec l'autre,

¹ Cohn. *Englische Eisenbahnpolitik*, II^e vol., p. 35, 45 et 221.

² Cohn. *Englische Eisenbahnpolitik*, II^e vol., p. 68-71.

et spécialement pour fixer la compensation qui tiendra lieu de droit de péage avant l'expiration des trois premières années (art. 26). »

Cependant, en Prusse comme en Angleterre, une exploitation en commun de cette nature n'est intervenue qu'exceptionnellement et sur de courts tronçons et cela non sur la base de la loi, mais sur la base de libres conventions ; ce n'est que d'un commun accord et avec la bonne volonté des deux administrations et non de force qu'une exploitation de cette nature paraît pratiquement réalisable. C'est pourquoi le ministre du commerce prussien a eu raison de refuser par l'arrêté du 26 janvier 1862, la demande qui était faite à la fin de 1861 par l'Association des intérêts miniers de Dortmund ; cette société, mécontente de la façon dont le trafic était desservi par le chemin de fer, Koln Minden (Cologne-Minden), voulait faire entreprendre l'exploitation en commun avec cette Compagnie, par celle de Westphalie, réseau d'Etat, sur la base de l'article 45¹.

En dehors de ces conditions de la loi du 3 novembre 1838 relatives à l'exploitation par un tiers contre remboursement d'un droit de péage, conditions qui ne sont jamais devenues pratiques, il y existe des obscurités sur les droits concédés à l'Etat par la loi en matière de tarifs.

Il a paru discutable, si les prescriptions de l'article 26 devaient être suivies jusqu'à ce qu'on eût fixé un droit de péage, ou si elles devaient perdre toute efficacité à l'expiration des trois premières années, et dans ce dernier cas si les indications de l'article 32 étaient applicables d'office ou seulement après régularisation du droit de péage, qui eût dû ainsi être fixé même si l'exploitation par un tiers n'avait pas été mise en question. De même que les prescriptions des articles 27 à 31 celles de l'article 33 de la loi n'ont pas passé dans la pratique. Cette indication avait été vraisemblablement introduite d'après le modèle anglais, puisqu'on trouve de semblables conditions dans les premières concessions anglaises. Un arrêté du ministre du commerce du 4 février 1873 commente ainsi cet article 33 : « Pour le capital dont il y est question il faut tenir compte des sommes employées à l'entreprise non seulement à titre d'actions mais encore obtenues par l'émission d'obligations de priorité. » Aussi cet article n'a-t-il pas été utilisé quoique souvent des dividendes de plus de 10 p. 100 aient été distribués par les chemins prussiens privés².

Enfin, il y a encore lieu de remarquer que dans les articles 26 et 32 il est fixé que les Chemins de fer doivent procéder à l'expédition des marchandises qui leur sont remises sans distinction entre les intéressés pour les prix établis,

¹ Voir *Journal de l'Union des Chemins allemands*, 1862, p. 119.

² Voir Cohn. *Englische Eisenbahnpolitik*, II^e vol., p. 553-558. Celui-ci tient cette interprétation pour inexacte.

mais qu'une obligation semblable n'est pas imposée en ce qui concerne le transport des voyageurs.

45. La loi du 1^{er} Juin 1882. — La loi du 1^{er} juin 1882 relative à la constitution d'un Conseil supérieur et de conseils d'arrondissements pour les Chemins de fer a beaucoup plus d'importance pour la tarification et le trafic que la loi du 3 novembre 1838, vieillie et impraticable dans la plupart des prescriptions qu'elle contient.

Elle s'exprime ainsi.

1. CONSIDÉRATIONS PRÉALABLES

Il est institué pour l'étude des questions de trafic de Chemins de fer auprès des Compagnies administrées au compte de l'Etat.

a). Des conseils d'arrondissement de Chemins de fer, à titre de comités consultatifs des directions des Chemins d'Etat.

b). Un Conseil supérieur à titre de comité consultatif de l'administration centrale des Chemins d'Etat.

A. — CONSEILS D'ARRONDISSEMENTS

2. NOMBRE

A chaque arrondissement comportant une direction des Chemins de fer d'Etat il est institué un conseil d'arrondissement. Par ordonnance des ministres des travaux publics, du commerce, de l'industrie, de l'agriculture, des domaines et des forêts, un seul de ces conseils peut être exceptionnellement institué pour plusieurs arrondissements ¹.

3. COMPOSITION ET CHOIX

Les conseils d'arrondissement sont composés de représentants du commerce, de l'industrie, de l'agriculture et des forêts.

Les membres et les suppléants, désignés en cas d'empêchement de ces membres, sont choisis pour trois ans par les chambres de commerce, les corporations de marchands et les assemblées provinciales agricoles, ainsi que par les autres corporations et associations désignées par les ministres des travaux publics, du commerce, de l'industrie, de l'agriculture, des domaines et des forêts. Le nombre des membres et des suppléants et leur répartition entre les différentes natures d'intéressés sont fixés par les ministres des travaux publics, du commerce, de l'agriculture, de l'industrie, des domaines et des forêts.

¹ Pour les deux directions de chemins de fer à Cologne (rive droite et rive gauche du Rhin) et la direction d'Eberfeld qui embrassent toute la zone industrielle rhénane et westphalienne il n'y a qu'un Conseil; il en est aussi de même pour les directions de Berlin, Bromberg Breslau, Altona, Magdebourg, Erfurt, Francfort et Hanovre.

4. ADMISSION DE MEMBRES NON PRUSSIENS

Là, où un arrondissement ayant une direction de Chemins d'Etat embrasse une zone non prussienne — à l'intérieur de l'empire d'Allemagne — on peut admettre à prendre part aux débats du conseil, sur le désir des intéressés du même cercle économique, et sous approbation du gouvernement correspondant, des représentants du commerce, de l'industrie, de l'agriculture et des forêts de cette zone.

Leur nombre et le mode de convocation sont fixés par le ministre des travaux publics¹.

5. COMITÉS

Chaque conseil d'arrondissement pourra constituer parmi ses membres un comité permanent pour la préparation de ses débats.

6. COMPÉTENCE

Le conseil d'arrondissement est consulté par la direction des Chemins d'Etat correspondante pour toutes les affaires importantes qui ont trait aux intérêts du trafic de l'arrondissement ou de districts particuliers. Il en est ainsi notamment pour les mesures importantes relatives à la fixation ou aux modifications de marches de trains et de tarifs.

Le conseil peut dans les circonstances de la nature indiquée ci-dessus faire spontanément des motions auprès de la direction, et demander des explications à celle-ci.

Quand une direction, par crainte d'un retard, a appliqué des mesures importantes de la compétence du conseil sans l'avoir consulté préalablement, elle doit en donner connaissance au comité permanent et au conseil à sa première réunion.

7. PROCÉDURE

La procédure du conseil et du comité, et l'organisation de ce dernier sont réglées par un règlement approuvé par le ministre des travaux publics d'après un projet dressé par le conseil.

Le règlement fixe les conditions imposées pour la présidence du conseil ou du comité et les séances périodiques du premier.

Il doit prévoir au moins deux convocations par an, du conseil d'arrondissement.

¹ C'est ce qui s'est passé pour la zone Hambourg, Brème et pour différents petits Etats de la Thuringe.

8. ADJONCTION DE MEMBRES D'AUTRES ADMINISTRATIONS DE CHEMINS DE FER ET D'ADMINISTRATIONS PUBLIQUES

Aux séances du conseil, pourront, sur invitation du président de la direction, assister aussi des membres d'autres administrations de Chemins de fer ou d'autres administrations publiques.

9. ENQUÊTES PRÉALABLES

Si le conseil juge dans les dispositions d'un de ses arrêtés qu'il est nécessaire de faire des enquêtes préalables, les directions d'État correspondantes font le nécessaire.

B. — CONSEIL SUPÉRIEUR DES CHEMINS DE FER

10. COMPOSITION

Ce conseil se compose :

a). D'un président et de son suppléant.

Tous deux sont nommés par le roi et pour une durée de trois ans ;

b). De trois membres choisis par le ministre de l'agriculture, des domaines et forêts, de trois par le ministre du commerce et de l'industrie, de deux par le ministre des finances, de deux par le ministre des travaux publics, pour une durée de trois ans, avec un nombre égal de suppléants. Sont exclus les employés relevant directement de l'État ;

c). D'un membre pour chacun des départements de Cassel, de Wiesbaden, pour la ville de Berlin et pour la ville de Francfort-sur-le-Mein ;

De deux membres pour chacune des provinces de la Prusse orientale, occidentale, de la Poméranie, du Brandebourg, de Posen, de Schleswig-Holstein, de Hanovre ;

De trois membres pour chacune des provinces de Silésie, de Saxe, de Westphalie et du Rhin ;

Avec un nombre égal de suppléants.

Ces membres sont choisis par les conseils d'arrondissement dans le milieu des agriculteurs, des forestiers, des industriels ou des commerçants habitant la province, le département ou la ville et nommés pour une durée de trois années suivant un plan de répartition fixé par ordonnance royale¹.

¹ Pour la formation du Conseil supérieur, il y a eu une ordonnance royale du 7 février 1883 modifiée par une autre du 9 décembre 1885, sur les 30 membres à choisir, 12 ressortissent à l'agriculture, 9 au commerce et 9 à l'industrie. Les 10 membres choisis par les ministres sont pris dans différentes branches d'emploi, et spécialement parmi les membres du Landtag. Comme président et suppléant, le roi nomme deux hauts fonctionnaires du ministère des travaux publics.

11. ADJONCTION DE COMMISSAIRES TECHNIQUES

Il reste réservé au ministre des travaux publics le droit, dans certaines circonstances, d'adjoindre aux débats des commissaires techniques pour fournir les renseignements utiles.

12. COMITÉ

Le conseil choisit dans son sein un comité permanent pour la préparation des débats.

13. COMPOSITION DU COMITÉ

Le comité se compose du président du conseil ou de son suppléant, et de quatre membres choisis par le conseil dans son sein, avec quatre suppléants.

14. COMPÉTENCE DU CONSEIL

On soumet au conseil pour entendre son avis :

1° Le tableau des taxes normales de transport pour les voyageurs et les marchandises, à annexer au projet de budget ;

2° Les conditions générales d'application du tarif (prescriptions générales et classification des marchandises) ;

3° Les arrêtés relatifs à l'admissibilité ou au refus des tarifs exceptionnels et différentiels ;

4° Des propositions pour les modifications générales des règlements de police et d'exploitation en tant qu'elles ne portent pas sur des points techniques.

15. CONVOCATIONS DU CONSEIL SUPÉRIEUR

Le conseil supérieur est convoqué à Berlin par le ministre des travaux publics, suivant les besoins mais au moins deux fois par an. L'ordre du jour des séances en tant qu'il s'applique à des questions du genre de celles citées art. 14, est rendu public par le président au moins huit jours à l'avance.

16. COMMUNICATIONS A FAIRE ULTÉRIEUREMENT AU CONSEIL ET AU COMITÉ POUR LES ARRÊTÉS PRIS PAR LE GOUVERNEMENT AVANT CONSULTATION

Les ordonnances portant sur des affaires de la nature de celles indiquées article 14 et édictées par le gouvernement, par crainte de retard, sans avis préalable du conseil, sont communiquées au comité et au conseil dans sa plus prochaine session.

17. PROCÉDURE

La procédure à employer dans les séances du conseil est fixée par un règlement dont le projet, dressé par le conseil, est approuvé par le ministère d'État. Le comité règle sa procédure comme il l'entend.

18. ENQUÊTES PRÉALABLES

Si le conseil ou le comité jugent une enquête préalable nécessaire, il y est donné suite par le ministre des travaux publics.

19. COMMUNICATIONS DES DÉBATS DU CONSEIL AU LANDTAG

Les débats du conseil seront régulièrement soumis au Landtag, ainsi que les taxes normales à appliquer au transport des marchandises et voyageurs, par le ministre des travaux publics qui y joindra un exposé sommaire des conclusions et des décisions prises à leur sujet.

20. FIXATION DES TAXES NORMALES DE TRANSPORT

Sans préjudice du droit constitutionnel de l'Empire en matière de tarifs, des surélévations ne pourront être apportées que par une loi aux prix minima des différentes classes du type des tarifs de marchandises en vigueur lors de la publication de la présente loi, à moins qu'elles n'aient pour but de rétablir l'uniformité des tarifs ou qu'elles ne soient la conséquence de l'adoption d'un nouveau type de tarifs.

21. LIBRE CIRCULATION ET TRAITEMENT

Les membres du conseil et les commissaires techniques qui leur seront adjoints par le ministre des travaux publics touchent pour le voyage d'aller et de retour, et pour toute la durée de la session, chacun 15 marks par jour, à la condition qu'ils n'aient pas déjà à toucher de traitement d'autre part à la caisse de l'État.

Ils ont, de même que les membres des conseils d'arrondissement, des cartes de circulation pour aller prendre part aux débats et pour en revenir dans la classe qui leur convient.

**22. PERTE DES FONCTIONS DE MEMBRE DES CONSEILS SUPÉRIEUR
ET D'ARRONDISSEMENT**

Toute circonstance rendant la personne d'un membre de conseil supérieur ou d'arrondissement impropre à occuper un emploi public, soit à perpétuité, soit à temps; toute mise en faillite d'un de ces membres, lui fait perdre ses fonctions.

Dans ce cas et dans celui de mort ou de démission d'un des membres avant l'expiration de la période pour laquelle il avait été choisi ou nommé, on en choisit ou on en nomme un autre pour le reste de la période.

23. LA LOI ENTRE EN VIGUEUR A DATER DU 1^{er} JANVIER 1883

Cette loi remplit d'une façon satisfaisante l'obligation que nous avons exposée § 32, pour la tarification d'économie publique, de faire résulter

l'organisation des tarifs et les relations commerciales de la coopération d'organes de l'État avec les commerçants intéressés. L'expérience qui a été faite de cette institution peut être considérée comme satisfaisante et si quelques voix ont émis des blâmes, un examen attentif permet d'en tirer un argument en faveur du maintien de cette organisation. Car le blâme porte principalement sur ce que les conseils n'ont pas tenu suffisamment compte des intérêts particuliers. C'est une preuve du bon esprit qui règne dans ces conseils que ce refus qu'ils manifestent vis-à-vis des tentatives d'exploitation de la communauté au bénéfice d'intérêts particuliers.

La disposition de l'article 20 de la loi qui fixe que la surélévation des prix de transports normaux ne peut être prescrite que par une loi est également très importante. On augmente ainsi considérablement la fixité des tarifs et la sécurité du trafic, ce qui est conforme à ce que l'on demande à une tarification d'économie publique ¹.

46. Les concessions de chemins de fer. — Comme il l'a déjà été indiqué, les conditions de la loi du 3 novembre 1838 relatives à la tarification étaient en grande partie peu claires et inapplicables, et elles accordaient au gouvernement une influence relativement faible pour la fixation des tarifs. Il s'efforçait par suite très naturellement de se réserver une action plus étendue, dans les actes de concession et il imposait des conditions correspondantes aux Compagnies anciennes au fur et à mesure de l'agrandissement de leur réseau ².

Dans les nouvelles concessions l'article IV fixe ce qui suit relativement aux tarifs :

L'approbation, et si cela est utile, la modification du tracé de la marche des trains destinés à l'expédition des voyageurs, reste réservée au ministre des travaux publics. La Compagnie peut être obligée, si le ministre des travaux publics le juge nécessaire, dans l'intérêt du trafic, à organiser de nouveaux trains et à installer un service de nuit.

La Compagnie est tenue de répartir dans les trains les voitures de différentes classes pour le transport des voyageurs suivant les indications du ministre des travaux publics. Le ministre se réserve le droit de fixer et de modifier le tarif maximum pour les voyageurs. De même pour l'expédition des marchandises, du matériel de transport et des animaux vivants, c'est au ministre des

¹ Voir v. d. Leyen, *Schmollers Jahrbuch für Gesetzgebung, Verwaltung und Volkswirtschaft*, année 1888, p. 1070 et suiv., spécialement en ce qui concerne le fonctionnement du Conseil supérieur des chemins de fer, p. 1087 et suiv.

² Le projet de loi sur les chemins de fer de l'Empire de l'année 1874, titre C, contient une description complète des conditions imposées, jusqu'à cette époque, dans les concessions.

travaux publics qu'il appartient de fixer et de modifier le type de tarifs et les bases maxima. Les tarifs exceptionnels, tous les tarifs pour lesquels le prix total pour une station plus rapprochée serait supérieur à celui d'une station plus éloignée, tous les tarifs qui consentent des taxes relativement plus favorables pour les produits et objets fabriqués étrangers que pour les produits nationaux de même nature sont subordonnés à l'approbation du ministre des travaux publics.

La société prend en outre l'engagement d'organiser à toute époque, dès que le ministre des travaux publics le juge utile, dans l'intérêt du trafic, sur la demande d'autres Compagnies nationales et étrangères, un service de transit pour l'expédition des voyageurs et marchandises au moyen d'enregistrements et de tarifs directs ; le passage du matériel en transit doit être consenti à titre réciproque contre la compensation usuelle ou au besoin suivant estimation du ministre. Dans les tarifs directs, la Compagnie doit sur la demande du ministre consentir la taxe par tonne et par kilomètre la plus basse qu'elle applique, suivant les tarifs en vigueur, au trafic intérieur ou à un autre trafic direct. Pour le transport des marchandises en transit des frais accessoires de manutention ne peuvent être perçus par la Compagnie sur laquelle ne se trouve ni la station expéditrice, ni la station destinataire.

La Compagnie est tenue de notifier en détail toutes les modifications de tarifs dans la forme et les délais prescrits par le gouvernement.

Dans l'article II, on fixe que l'expédition des troupes, des effets militaires et des autres objets nécessaires à l'armée, aura lieu dans la forme et contre le paiement des taxes en vigueur sur les chemins de l'État.

Pour les chemins secondaires pour lesquels il a paru impossible d'appliquer les conditions de l'organisation admise pour les chemins allemands d'intérêt général, il y a eu des conditions spéciales de concessions dans lesquelles l'article IX fixe ce qui suit.

1° Le concessionnaire est tenu d'organiser son trafic de voyageurs, au moyen de... classes et de les répartir suivant les indications du contrôle de l'État. L'organisation et les modifications du tracé de la marche des trains dépendent du contrôle de l'État. Pendant les huit années qui suivent le premier janvier postérieur au début de l'exploitation, le concessionnaire peut être tenu d'augmenter le nombre des trains de voyageurs dans chaque direction, si le produit brut de la ligne a atteint en moyenne pendant les trois dernières années au moins...marks par kilomètres, ou si l'entrepreneur reçoit pour les trains supplémentaires une subvention des intéressés jugée suffisante par le ministre pour couvrir les frais.

2° Le tarif pour le trafic voyageurs et marchandises de même que les modifications à y apporter sont subordonnés à l'approbation du ministre.

Cependant, pour le trafic des marchandises et pendant les huit années qui suivent le premier janvier postérieur au début de l'exploitation, le ministre des travaux publics fixe des taxes maxima pour les différentes classes ; l'entrepreneur (sans préjudice du droit général de contrôle de l'Etat) peut, en se conformant aux prescriptions légales de l'Empire ou de l'Etat, fixer suivant son appréciation des bases pour les classes du tarif sans sortir des limites du tarif maximum, c'est-à-dire qu'il peut relever ou abaisser les bases sans avoir besoin de l'approbation du contrôle.

Le concessionnaire est tenu également d'employer le système de tarifs en vigueur sur les chemins d'Etat prussien ; en ce qui concerne les tarifs directs, il doit se conformer aux bases généralement adoptées à ce moment par les chemins d'Etat, et cela quand et autant que le ministre des travaux publics le juge utile.

On accorde une plus grande liberté de tarification aux lignes d'importance purement locale, pour lesquelles le concessionnaire a généralement l'autorisation de fixer les prix de transport pendant les cinq premières années. Ensuite la fixation et les modifications des tarifs sont soumises à l'approbation du contrôle de l'Etat. Pour les marchandises cependant, après l'expiration de la première période de cinq ans, si le chemin de fer a conservé son caractère purement local, il est fixé de cinq en cinq ans des taxes maxima pour les différentes classes par le ministre des travaux publics.

47. Ordonnances et arrêtés ministériels importants. — Pendant que d'un côté le gouvernement s'efforçait de s'assurer dans les actes de concession la plus grande influence possible en matière de tarification, il accordait d'un autre côté, par voie administrative, une initiative très étendue aux chemins privés et même aux chemins d'Etat. Particulièrement dans la période de 1860 à 1870 et au commencement de la période suivante, alors que le principe de la libre concurrence pour la réglementation des Chemins de fer et spécialement pour les tarifs, avait la faveur de l'opinion publique et des cercles dirigeants, on étendit beaucoup les pouvoirs des Chemins de fer en matière de tarifs.

L'arrêté général du 18 février 1863 a, dans cet ordre d'idées, une grande importance ; les Chemins de fer privés obtenaient en particulier les autorisations suivantes :

1° D'abaisser à toute époque les tarifs pour tous les transports entre une station située en dehors du Zollverein (union douanière), ou un port appartenant au Zollverein d'un côté, et une station située en dehors du Zollverein de l'autre, et de le faire autant qu'ils le jugeaient utile dans le but de concurrencer d'autres chemins.

2° Dans le trafic d'union avec d'autres Compagnies et en ce qui concernait toutes les taxes d'union pour lesquelles ils avaient reçu l'autorisation de décompter une quote-part s'écartant de leur tarif intérieur, de conclure et de mettre en vigueur pour ce trafic des abaissements de taxes indépendants des bases de leurs tarifs intérieurs.

3° En dehors des cas prévus dans ces deux paragraphes d'abaisser les tarifs pour tout le reste de leur trafic en ne contrevenant pas à cette règle générale qu'en plus des droits de manutention de 6 pfennigs, au plus, par quintal et station d'expédition ou d'arrivage il soit perçu une taxe uniforme par quintal et par mille; ou si le gouvernement tolérait quelque part une dérogation à cette règle que cette tolérance ne reçoive aucune extension.

4° De rendre les abaissements prévus dans ces trois paragraphes, en partie ou totalement révocables, avec cette restriction cependant que les surélévations seraient portées à la connaissance du public au moins six semaines d'avance et que l'on ne pourrait dépasser la taxe la plus élevée ayant été en vigueur, au moins trois mois, pendant l'année et demie précédant immédiatement cette publication.

Les administrations privées n'étaient plus soumises à l'obtention préalable de l'approbation de l'Etat en matière de tarifs exceptionnels et différentiels que pour les cas peu nombreux où elles avaient tendance à établir des taxes différentielles en dehors du trafic de transit du Zollverein; il leur était cependant imposé de ne tolérer aucune dérogation au principe posé précédemment, « que pour une station plus rapprochée on ne pouvait jamais avoir à payer une taxe totale plus élevée que pour une station plus éloignée »; pour éviter toute faveur inadmissible accordée à des expéditeurs particuliers elles devaient publier tous les abaissements de tarifs, et les appliquer à tous les intéressés sans distinction, enfin communiquer toute modification de tarifs au ministre du commerce. — Il était ajouté qu'au cas où les abaissements de tarifs accordés suivant les conditions précédentes ne paraissaient pas compatibles avec l'intérêt général du trafic, ces abaissements devaient aussitôt être révoqués à la requête du ministre.

Les commissaires royaux des Chemins de fer étaient en même temps chargés de veiller à ce que les administrations fissent usage des privilèges qu'on leur accordait dans une plus large mesure, conformément à l'intérêt général du trafic et à ce quelles missent en application les conditions ci-dessus indiquées.

Pour les chemins d'Etat, les règles générales d'exploitation des chemins d'Etat ou des chemins privés exploités par l'Etat, en date du 6 et 15 avril 1850, prescrivaient de soumettre à l'approbation ministérielle :

La fixation et les modifications des tarifs intérieurs, la surélévation des tarifs d'union, et en outre tout abaissement par les chemins d'Etat d'un tarif

d'union pour lequel les autres administrations faisant partie de l'union ne consentaient pas un abaissement équivalent.

L'arrêté du 18 février 1863, accordait aux directions des Chemins privés administrés par l'Etat les mêmes privilèges qu'aux Chemins s'administrant directement ; ces privilèges n'étaient pas étendus aux directions des Chemins d'Etat, mais celles-ci obtenaient cependant la faculté de pouvoir, en tout temps dans leur trafic avec des Chemins privés, abaisser de leur propre autorité leur quote-part de taxe dans la même proportion p. 100 que ces Chemins privés pouvaient se trouver prêts à le faire eux-mêmes.

Une extension des privilèges des administrations en matière de détermination des tarifs de transport pour le trafic intérieur et d'union fut accordée en 1875 par l'arrêté ministériel du 14 janvier, émanant du ministre du commerce de Prusse ; il accordait pour la durée d'une année, et ce délai fut ensuite, par l'arrêté du 11 janvier 1876, porté jusqu'à nouvelle décision rapportant la première, le droit de relever les taxes réduites sans avoir besoin de l'approbation de l'Etat et de rétablir les bases existant à l'époque de l'arrêté.

Cette concession était liée aux conditions ci-après :

1° Lorsque l'approbation de l'administration était réservée pour les abaissements de taxes conformément aux règlements en vigueur, il y avait lieu de l'attendre avant de donner suite à ces abaissements, étant cependant considéré comme admis de le faire quand il n'y avait pas de protestation trois semaines après l'envoi de l'avis ;

2° Il y avait lieu d'observer les prescriptions en vigueur relativement à la publicité des taxes réduites, à leur application uniforme, à leur publication en temps utile, et à l'avis de leur relèvement ;

3° Il ne pouvait être concédé d'abaissements pour un délai de moins de trois mois, sans approbation de l'Etat ;

4° Il restait réservé au gouvernement le droit de retirer totalement ou partiellement, et de modifier l'autorisation accordée conformément à une décision du Bundesrath, de relever de 20 p. 100 les taxes existant avant le 1^{er} août 1874, et dans le cas où on userait de cette réserve, on devait accorder aux directeurs des administrations le droit de relever quelques taxes réduites mais seulement dans des limites déterminées. Vers la fin de la période de 1870 à 1880 avec la modification du régime douanier il se produisit dans le régime des tarifs un changement complet qui eut pour objet principal de limiter l'initiative des administrations particulières en matière de tarification et de régler celle-ci par l'administration centrale uniquement en vue des intérêts généraux de l'économie publique. Les plus importants des arrêtés qui préparèrent cette révolution en matière de tarifs, en Prusse, et qui maintenant encore sont en vigueur, vont être cités ci-après :

L'arrêté ministériel du 15 mai 1877 a prescrit de soumettre à l'approbation du ministre tous les tarifs directs avec l'étranger qui laissaient une quote-part inférieure à celle que procuraient les tarifs intérieurs, ou d'unions de trafic.

L'arrêté ministériel du 21 février 1878 disait : « Le Bundesrath, dans sa séance du 6 août 1877 ayant, dans la discussion relative à l'influence des tarifs sur la concurrence que peuvent se faire les différents points d'où l'on exporte d'Allemagne des alcools, émis l'avis, que tous les tarifs de chemins de fer qui concèdent pour les produits et objets fabriqués étrangers, une taxe absolument ou relativement plus favorable que pour les mêmes produits nationaux, soient soumis à l'approbation de l'administration, je décide, par suppression de l'arrêté général du 18 février 1863, que l'on soumette à mon approbation préalable tous les tarifs d'après lesquels il sera concédé pour le trafic direct avec l'étranger, ou le transit, des taxes ou conditions d'application plus favorables que celles qui existent pour les mêmes articles, sur la ligne correspondante dans le trafic de ou vers la station frontière; déduction étant faite des frais de manutention qui cependant ne doivent pas dépasser la moitié du total accordé à l'administration correspondante pour son trafic intérieur. Dans ces limites il est tout au plus permis aux administrations d'abaisser leur quote-part dans leur trafic avec l'étranger et de la relever jusqu'aux taxes maxima accordées pour le trafic intérieur. »

Dans l'arrêté du 23 avril 1878, l'arrêté précédent était expliqué comme suit :

Je décide que pour les tarifs de cette nature l'approbation ne devra être accordée que si : ou bien s'il n'y a pas à craindre un traitement désavantageux des intérêts économiques nationaux, ou bien si les intérêts supérieurs d'une autre branche de l'économie politique nationale parlent en faveur de l'abaissement proposé.

Dans cette dernière catégorie peuvent entrer en ligne spécialement les intérêts du commerce des ports allemands, ceux des consommateurs nationaux, ceux du commerce d'exportation proprement dit, ou quand il s'agit de la concurrence avec les voies de trafic étrangères les intérêts particuliers des Chemins allemands. Il faut tenir compte rigoureusement des points de vue qui viennent d'être indiqués pour motiver les demandes soumises à l'approbation en ce qui concerne les tarifs différentiels de trafic international. — Il ne faut pas omettre d'exposer avec le plus de détails possible l'étendue du trafic en jeu dans chaque cas particulier, et quand il s'agit d'entrer en concurrence avec d'autres voies commerciales, les taxes de ces dernières que l'on a l'intention de combattre. Pour faciliter leurs informations en ce qui concerne les intérêts économiques en cause, les Compagnies doivent entrer rapidement en communication avec les organes correspondants du monde commercial et les cercles économiques intéressés. Cela leur est tout spécialement recommandé.

En outre il est encore prescrit ce qui suit :

1° Il n'est pas admissible que des tarifs spéciaux soient accordés en vue de transports particuliers déterminés, ou d'intérêts de même nature. On doit dans les tarifs spéciaux avoir en vue un intérêt public.

2° Si dans des cas particuliers, on s'écarte de la règle d'après laquelle les taxes de stations plus éloignées ne doivent pas être plus basses que celles de stations intermédiaires situées sur l'itinéraire le plus court entre les premières (arrêté ministériel du 25 décembre 1876), il faut nécessairement obtenir pour cela l'approbation de l'administration. Si cette autorisation n'est pas accordée, on doit dans tous les cas insérer dans les tarifs l'application des taxes réduites des stations extrêmes aux stations intermédiaires. A défaut de cette publication, l'application de taxes présentant une réduction quelconque sur les prix des stations intermédiaires, n'est pas admise¹.

Pour le reste, sous réserve des droits accordés à l'Etat par la loi et les actes de concession, les chemins privés peuvent déterminer les taxes pour les tarifs généraux en observant les prix maxima fixés lors de la mise en vigueur de la réforme allemande des tarifs en 1877, étant donné qu'on a réservé une révision et une modification de ces prix. Pour le matériel de transport et les animaux, on n'a pas fixé de tarif maximum et on peut appliquer les conditions indiquées à ce propos par les concessions. Pour les tarifs exceptionnels, l'autorisation de l'administration est nécessaire, et on applique en ce cas les mêmes réglementations que pour les Chemins d'Etat voisins².

Pour les Chemins d'Etat est en outre applicable ce qui suit :

D'après le paragraphe 5 de l'organisation de l'administration des chemins de fer de l'Etat du 24 novembre 1879, sont soumis à l'approbation du ministre tous les tarifs intérieurs et d'union (et même toute modification de ceux-ci), en tant que leur réglementation n'est pas laissée aux soins des directions.

Le droit d'initiative des directions en matière de réglementation (abstraction faite des tarifs exceptionnels dont il sera parlé plus bas), s'applique aux objets suivants :

a). L'établissement de tarifs communs avec d'autres administrations de Chemins de fer quand ces administrations acceptent de leur côté pour un trafic en jeu les mêmes taxes normales que celles qui sont fixées pour les Chemins d'Etat prussien, sous déduction de demi-frais de manutention. Les tarifs à établir de cette manière doivent cependant être communiqués au ministre avant leur application³.

¹ Arrêté ministériel du 20 janvier 1888.

² Arrêtés ministériels du 24 décembre 1876, 5 mars et 12 avril 1877.

³ Arrêté ministériel du 9 avril 1881.

b). L'acceptation de nouvelles stations dans les tarifs directs, soit avec des Chemins allemands, soit avec des Chemins étrangers quand la quote-part de taxe des Chemins allemands doit rester fixée conformément aux principes adoptés pour le tarif correspondant, et que par suite, dans le trafic avec de nouvelles stations étrangères à accepter, cette quote-part ne subit pas de modification¹.

c). L'application de tarifs pour les gares et haltes nouvelles à ouvrir, dans l'hypothèse où les bases adoptées seront entièrement conformes à celles approuvées pour les tarifs intérieurs².

Les tarifs exceptionnels restent soumis à l'approbation supérieure aussi bien pour les articles à transporter que pour les relations à établir et les conditions d'application. Il n'existe à cette règle que les exceptions suivantes :

a). Il est autorisé d'une façon générale d'établir un tarif exceptionnel pour le bois du tarif spécial II à la base de 3 pfennigs par tonne et par kilomètre, et avec des droits de manutention de 6 à 12 pfennigs (ces droits sont proportionnels à la distance).

b). De nouvelles stations peuvent être acceptées sans autorisation, dans le trafic direct, soit avec les Chemins allemands, soit avec des Chemins étrangers pour des tarifs exceptionnels existant déjà, à la condition que :

α) Il s'agisse de tarifs exceptionnels qui sont en application d'une façon générale dans l'union de trafic correspondante, dans l'arrondissement entier d'administration d'une direction des Chemins de fer, et que la quote-part des Chemins allemands pour les nouvelles stations soit conforme aux principes adoptés pour le tarif exceptionnel en application, que par suite pour le trafic avec les stations étrangères cette quote-part ne subisse pas de modifications³.

β). Il s'agisse de l'application de taxes déjà approuvées à des stations plus rapprochées et qu'il n'ait pas été prescrit expressément rien de contraire au tarif exceptionnel⁴.

γ). Des taxes exceptionnelles pour des articles particuliers ou des relations de trafic particulières peuvent être appliquées sans approbation supérieure dans les rapports d'administrations prussiennes et non prussiennes quand les premières ne concèdent pas de réduction de leur quote-part normale et que cette réduction est limitée aux lignes non prussiennes. Il y a lieu cependant d'aviser l'administration au plus tard en même temps que l'on porte ces tarifs à la connaissance du public⁵.

¹ Arrêté ministériel du 26 août 1881.

² Arrêté ministériel du 21 août 1882.

³ Arrêtés ministériels du 15 décembre 1881 et 18 décembre 1883.

⁴ Arrêté ministériel du 31 mars 1882.

⁵ Arrêté ministériel du 13 juillet 1883.

II. — AUTRES ÉTATS ALLEMANDS

48. Prescriptions légales ou insérées dans les concessions en matière de tarification. — Dans le royaume de Bavière, il existait pour l'ensemble des concessions de Chemins de fer des prescriptions dites fondamentales et il y était décidé que la fixation des tarifs devait, dans les trois premières années, être soumise chaque année et après ce délai tous les trois ans à l'approbation du gouvernement.

Ces prescriptions fondamentales furent modifiées par la loi du 20 juin 1855. Elle soumettait les tarifs pour les voyageurs et les marchandises aussi bien que pour les frais accessoires à l'approbation du ministère d'Etat de la royauté et prescrivait de les soumettre de trois en trois ans à une revision, de tenir compte dans leur fixation de toutes les relations existantes, du produit de la ligne et des tarifs des autres Compagnies et de préférence des Compagnies bavaoises ; le gouvernement avait en outre le droit de prendre des dispositions d'office lorsque les concessionnaires ne pouvaient s'entendre avec les administrations limitrophes pour les modifications à apporter aux relations de trafic.

Pour les Compagnies de Chemins du Palatinat, il était fixé dans les actes de concession, qu'il y avait lieu de déterminer aussi bien le prix de transport en cas d'exploitation directe que le prix de péage en cas d'affermage de l'exploitation à un tiers, tous les ans pendant les trois premières années et ensuite de trois en trois ans, et dans l'un et l'autre cas de soumettre ces prix à la sanction royale ; le tarif dans les deux circonstances avait la valeur d'un maximum à ne pas dépasser et on ne pouvait y apporter ni suppression, ni modification sans autorisation préalable ; dans les cas urgents et suivant les relations de trafic qui se présentaient, la direction sur avis conforme du commissaire royal pouvait être cependant autorisée à apporter dans les limites des prix maxima des modifications au prix de transport des marchandises et de la houille. A la suite de la fusion qui se produisit en 1869 entre les trois Compagnies du Palatinat, ces conditions furent modifiées, c'est-à-dire complétées, en ce sens que les tarifs maxima approuvés par le gouvernement ne pouvaient, il est vrai, pas être dépassés, mais que les Compagnies réunies avaient le privilège de régler les taxes dans les limites de ces prix, conformément aux intérêts du trafic.

Pour les chemins de l'Etat, une loi constitutionnelle fixait en Bavière les tarifs maxima et pour les modifier il était nécessaire d'avoir l'avis conforme des deux chambres du Landtag. D'après l'article 2, § 4, de l'ordonnance royale du 17 juillet 1886, le ministère d'Etat de la maison royale et des affaires

étrangères avait, exclusivement dans ses attributions, la fixation des conditions générales d'application des tarifs et les approbations des taxes pour l'ensemble du trafic.

D'après l'article 8, il était institué à la direction générale des chemins d'Etat, une section du trafic, qui s'occupait des questions de tarifs pour les voyageurs et les marchandises, du mode de transport et en général des affaires commerciales. Dans les autres Etats de l'Allemagne, il n'existe pas de loi générale pour les Chemins de fer et l'action du gouvernement pour la fixation des tarifs est réglementée exclusivement par des conventions d'Etat, des accords avec les entrepreneurs, par les actes de concession dont les dispositions sont en partie fondées sur celles qui existent dans les concessions des Chemins de fer prussiens.

Dans le royaume de Saxe, la première concession de construction et d'exploitation faite à un Chemin privé, date de mai 1835, et s'applique à la Compagnie Leipzig-Dresde; elle reste un exemple de l'ancienne manière d'envisager les tarifs qui s'appliquait avant tout au taux de la perception. Il y était dit :

« La fixation du prix de transport et de péage pour les personnes, les animaux et les marchandises est abandonnée à la direction de la Compagnie de chemins de fer; mais comme de son côté le gouvernement est en droit d'attendre que ces prix seront aussi bon marché que possible pour le bien du trafic général, il exige la déclaration préalable que le prix de transport pour les voyageurs en première classe ne dépasse jamais et dans aucune circonstance les taxes de transport de voyageurs dans les services de poste à grande vitesse du royaume de Saxe; que pour les voyageurs de seconde classe le prix ne soit jamais non plus supérieur à celui des services de transport par poste du royaume, que les prix de transport des marchandises par les moyens les plus rapides, ne soient pas supérieurs aux taxes des services de transport par poste du royaume; et que les marchandises transportées par un autre moyen plus lent ne paient pas des taxes plus élevées que les salaires qui peuvent être réclamés par les transporteurs ordinaires, à la même époque pour la même nature de marchandise, la même distance et les mêmes relations locales. »

Actuellement, l'ensemble des Chemins saxons, à l'exception de la Compagnie sans importance du Chemin Zittau-Reichenberg, est la propriété de l'Etat. Les tarifs sont soumis d'après l'article 1^{er} de l'ordonnance royale du 26 juin 1851, à l'approbation du ministre des finances, en tant qu'il ne s'agit pas de l'application des taxes générales ou de l'extension de tarifs spéciaux conformément à une autorisation générale précédemment accordée, cas dans lesquels d'après l'ordonnance du 27 juin 1869 la direction générale des Chemins d'Etat saxons peut prendre l'initiative des fixations de prix.

Dans le royaume de Wurtemberg, en dehors des Chemins d'État, il n'existe que deux Chemins de fer privés de peu d'étendue, pour lesquels le gouvernement s'est réservé l'approbation des tarifs et de leurs modifications.

La fixation des tarifs et l'approbation des dérogations aux règles générales pour les chemins de fer appartient, d'après l'article 2, § 14, et l'article 7, § 1, de l'ordonnance royale du 20 mars 1881, au ministère des affaires étrangères.

Les Chemins privés sans importance du grand-duché de Bade sont exploités par l'État pour la durée de la concession ou pour une période déterminée, et l'approbation de l'État est réservée pour les tarifs et leurs modifications.

L'administration des Chemins d'État badois est confiée, par l'ordonnance du 3 juillet 1876, à une direction générale ; la direction supérieure et l'approbation des tarifs appartiennent au ministre des finances de par l'ordonnance du 20 avril 1880.

Dans le grand-duché de Hesse, les tarifs du Chemin hessois, Ludwigsbahn, sont, comme leurs modifications ultérieures, soumis à l'approbation du gouvernement. Celui-ci s'est réservé un privilège semblable pour les Chemins de fer de la Hesse supérieure, qui, dans l'intervalle, sont tombés en la possession de l'État.

L'approbation des tarifs, aussi bien pour les Chemins privés que pour les Chemins d'État, appartient au ministère des finances.

Dans la vente à une société privée des Chemins d'État mecklenbourgeois, en 1873, le gouvernement s'est réservé l'approbation des relèvements de tarifs au-dessus du prix existant lors de la rétrocession et le droit de demander la suppression des tarifs différentiels qui paraîtraient causer des désavantages inadmissibles pour les intérêts du trafic intérieur. De plus, la société s'engageait, pour les abaissements de tarifs qu'elle consentirait en faveur de la houille, des lignites et des céréales en transit, dans un cercle s'étendant jusqu'à une distance de 30 milles au delà des limites de son réseau et dans chaque direction, à accorder ces mêmes abaissements pour le trafic direct qui s'échangeait entre le point de transit propre et les stations étrangères favorisées dans le trafic de transit, et aussi à ne jamais établir pour le même article, entre deux stations étrangères, une taxe plus basse qu'entre l'une de ces deux stations et une autre intermédiaire de son réseau ; enfin, sur le désir du gouvernement elle devait, pour les grandes distances, adopter le tarif d'un pfennig pour les objets désignés dans l'article 45 de la Constitution de l'Empire.

L'approbation des tarifs pour les Chemins d'Alsace-Lorraine que possède l'Empire appartient au bureau impérial d'administration des Chemins de l'empire, et pour les Chemins privés locaux, concédés par le gouvernement de la province, elle appartient au ministère pour l'Alsace-Lorraine.

Récemment, en outre, à l'exemple de la Prusse, les grands États allemands

possédant des Chemins de fer d'État ont institué des conseils de Chemins de fer pour représenter les intérêts du trafic et siéger à titre de corps consultatifs auprès des directions pour les questions de trafic et de tarifs.

Cela a été fait dans le pays de Bade par l'ordonnance du 4 novembre 1880 ; en Bavière, par celle du 16 mars 1881 ; en Wurtemberg par celle du 20 mars 1881 ; en Saxe, par celle du 9 juillet 1881 ; dans la Hesse, par celle du 5 juillet 1881.

III. — EMPIRE D'ALLEMAGNE

49. La législation de l'Empire et la surveillance qu'il exerce en matière de tarification. — D'après l'article 4, § 8, de la Constitution, les Chemins de fer sont soumis à la surveillance de l'Empire et à la législation qu'il édicte dans l'intérêt de la défense du pays et du commerce général. La constitution prescrit en particulier en ce qui concerne les tarifs :

ART. 44. — Les administrations de Chemins de fer sont tenues d'organiser des expéditions directes pour le trafic des voyageurs et des marchandises, en permettant le passage du matériel d'une ligne sur une autre contre la rétribution habituelle.

ART. 45. — Le contrôle sur la tarification appartient à l'Empire ; il devra notamment obtenir :

1° Que dans le plus bref délai, des règlements d'exploitation analogues les uns aux autres soient appliqués sur tous les Chemins allemands.

2° Qu'on recherche la plus grande uniformité et la plus grande réduction possibles des tarifs que l'on applique en particulier pour le transport à grande distance des houilles, des coques, du bois, des minerais, des pierres, du sel, du fer brut, des engrais et autres objets semblables, un tarif réduit conforme aux besoins de l'agriculture et de l'industrie et d'abord le plus possible le tarif d'un pfennig.

ART. 46. — En cas de nécessité, et spécialement en cas de renchérissement extraordinaire des vivres, les administrations sont tenues, pour le transport des céréales, de la farine, des légumes et des pommes de terre, de mettre en application, à titre temporaire, un tarif spécial réduit, fixé par l'empereur sur proposition du comité du Bundesrath à qui revient ce soin, et correspondant aux besoins ; ce tarif ne peut cependant être inférieur à la taxe la plus basse appliquée sur le Chemin de fer correspondant pour les produits bruts. Ce qui précède, non plus que les prescriptions des articles 42 et 45, n'est pas applicable à la Bavière.

ART. 47. — Aucune des administrations ne peut refuser d'obtempérer aux demandes de l'administration de l'Empire en ce qui concerne l'utilisation des Chemins de fer pour la défense de l'Allemagne. — En particulier, les militaires et tout le matériel de guerre doivent être transportés à prix réduits uniformes.

De ces prescriptions, celles du § 1^{er} de l'article 45 et du dernier § de l'article 47, ont été exécutées, la première, grâce au règlement d'exploitation pour les Chemins de fer d'Allemagne, la deuxième, grâce au tarif militaire du 28 janvier 1887. Par contre, une loi réglant la tarification n'a pas encore été publiée et le chapitre VII de la Constitution, en particulier l'article 42 qui prescrit « administrer les Chemins de fer comme un réseau unique », aussi bien que le désir exprimé dans l'article 45, § 2, ont été rédigés d'une façon trop vague pour qu'on puisse en déduire pour l'empire le droit à la contrainte — L'article 46 n'a de même pas encore été mis en pratique.

L'institution d'un bureau des Chemins de fer de l'Empire n'a apporté que peu de modifications à cet état de choses. L'article 4 de la loi du 27 juin 1873 concernant cette institution, déterminait ce qui suit :

« Le bureau des Chemins de fer de l'Empire représente l'Empire pour les prescriptions suivantes de la Constitution :

- « 1^o L'exercice du droit de contrôle sur les Chemins de fer ;
 - « 2^o La poursuite de l'exécution des obligations édictées par la Constitution, des autres lois et des prescriptions constitutionnelles concernant les Chemins de fer ;
 - « 3^o Il doit s'efforcer de faire cesser les abus et les inconvénients qui se manifestent en matière de Chemins de fer.
- « Ses attributions l'autorisent à prendre connaissance de toutes les dispositions et mesures prises par les administrations de Chemins de fer, ou à se renseigner s'il le juge utile au moyen d'enquêtes personnelles et à prescrire ensuite ce qu'il juge nécessaire. »

D'après cela, le bureau des Chemins de fer de l'Empire a le droit de surveillance sur la tarification des Chemins allemands et le soin de faire exécuter les prescriptions contenues à ce sujet dans la Constitution. Nous verrons ci-dessous comment il exerce le premier droit. En ce qui concerne la deuxième attribution, il a été fait à ce sujet divers efforts qui sont restés inutiles. Dans les deux projets d'une loi sur les Chemins de fer de l'Empire, en 1874 et en 1875, se trouvent des prescriptions détaillées en matière de tarification ; mais ces projets n'ont pas eu force de loi.

D'autres tentatives, faites à diverses reprises par le gouvernement de l'Empire pour obtenir une influence régulatrice sur les tarifs, ont également échoué comme nous le verrons plus loin.

En outre, l'Empire a, en 1872, préparé d'après la demande du Reichstag une enquête sur la question des tarifs différentiels, et, en 1875, conformément à la décision du Bundesrath, du 15 février 1875, une enquête sur les traits principaux d'un système unique de tarifs pour les marchandises. De plus, il a coopéré à la surélévation générale des tarifs en 1874 et à l'application de la réforme des tarifs en 1877. Nous reviendrons plus loin sur ces deux points. En ce qui concerne la question des inégalités de prix et des tarifs différentiels en matière de trafic international, le Bundesrath, dans sa séance du 6 avril 1877, a émis le vœu suivant :

« Les gouvernements confédérés doivent, par des modifications de tarifs, viser à ce but que, partout où des circonstances spéciales ne justifient pas une exception, on ne puisse payer un prix total plus élevé pour une station située sur une route de trafic déterminé que pour une autre destination située sur la même route et à une plus grande distance ; on doit, en vue d'empêcher que des tarifs ne soient propres à nuire au commerce, à l'agriculture et à l'industrie allemands, réserver l'approbation préalable de l'administration pour tous ceux qui concèdent pour des produits étrangers une taxe absolument ou relativement plus favorable que celle qui existe pour la production nationale de même nature ¹.

Les opérations des Chemins de fer pour l'administration des postes (à l'exception de ce qui concerne la Bavière et le Wurtemberg) et les rétributions auxquelles elles donnent lieu sont réglementées par la loi d'Empire du 20 décembre 1875, et les conditions d'application de cette loi du 9 février 1876, 9 mai 1878 et du 24 décembre 1881 — pour les Chemins de fer d'importance secondaire, par les instructions du chancelier de l'Empire, du 28 mai 1879.

Par contre, le règlement d'exploitation des Chemins de fer d'Allemagne, du 11 mai 1874, contient une quantité de prescriptions importantes en matière de tarification. Ce règlement a été préparé en vertu de l'article 45 de la Constitution, par le Bundesrath, et publié par le chancelier. Il n'a, par suite, pas force de loi, mais n'est qu'une prescription administrative en ce qui concerne les Chemins allemands, y compris les bavarois, car la Bavière l'a également mis en application quoiqu'elle n'y soit pas obligée par l'article 45 de la Constitution. — Pour le public, le règlement d'exploitation représente les conditions d'une convention qui sont valables par suite de la conclusion de cette convention, par la signature de la lettre de voiture. Son contenu réunit le règlement des marchandises adopté par l'Union des Chemins allemands, et le règlement de l'Union pour le transport des voyageurs, de leurs bagages, des cercueils, du matériel de transport et des animaux vivants.

¹ Voir aussi ce qui est contenu dans les arrêtés ministériels prussiens du 21 février et du 23 avril 1878.

- Conformément à la convention avec l'Autriche-Hongrie, ce même règlement y est appliqué d'une façon absolument analogue et les modifications survenues depuis sont pour la plupart en vigueur dans les deux pays. — Ce règlement d'exploitation s'exprime au début comme suit :

« Les prescriptions contenues dans le présent règlement pour l'expédition des voyageurs, des bagages, des cercueils, du matériel de transport, des animaux et des marchandises sont applicables à dater du 1^{er} juillet 1874 sur tous les Chemins de fer d'Allemagne pour le trafic intérieur, le trafic d'union, et le trafic de ligne à ligne. — Des instructions spéciales provenant d'administrations particulières ou d'unions de trafic, n'ont de valeur à côté du présent règlement que si dans les tarifs où elles sont insérées, elles ne sont pas en contradiction avec ses prescriptions, mais qu'elles le complètent ou qu'elles concèdent au public des conditions plus favorables. »

L'article 8 prescrit d'afficher le prix de transport des voyageurs dans toutes les stations ; d'après l'article 10 le billet doit indiquer le prix de la classe à laquelle il donne droit pour le voyageur ; les enfants au-dessous de dix ans doivent être transportés à prix réduits, et ceux qui peuvent encore être portés et n'occupent pas d'autre place que celle de leurs parents doivent l'être gratuitement. D'après l'article 14, le voyageur qui est pris sans billet valable doit payer, pour tout le parcours qu'il a accompli et si la station de départ n'est pas connue de suite d'une manière indiscutable pour tout le parcours accompli par le train, le double du prix ordinaire avec un minimum de perception de 6 marks. Quand, dès en montant, il signale au conducteur ou au chef de train que par suite de retard, il lui a été impossible d'obtenir un billet il a à payer le prix, augmenté d'un mark. D'après l'article 24 on ne transportera généralement comme bagages que ce que le voyageur emporte avec lui pour les besoins de son voyage à lui et aux siens soit malles, porte-manteaux, sacs de voyage, cartons à chapeaux, petites caisses et autres colis du même genre ; les caisses de plus grande dimension et contenant des objets destinés à la vente, les tonneaux et tous autres colis ne pouvant être considérés comme utiles aux besoins des voyageurs peuvent être admis à titre exceptionnel.

Les objets qui sont exclus du transport en grande vitesse et de l'admission dans les wagons de voyageurs ne peuvent être reçus comme bagages. Les articles 29, 31, 38, 39, 44, 45, traitent de la responsabilité des Chemins de fer en cas de perte, d'avaries ou de dépassement des délais de transport, et fixent que sur la déclaration d'une valeur plus élevée que la valeur réglementaire ou d'un intérêt spécial à la livraison en temps utile, il sera perçu une surtaxe. L'article 34 régleme les conditions de transport des cercueils, prescrit en particulier que le cercueil doit être accompagné par une personne qui doit prendre un billet, et que les frais du tarif seront perçus par avance.

En cas de fausse déclaration, on percevra à titre de pénalité quatre fois le prix du transport. D'après l'article 46, le transport des marchandises de ou vers toutes les stations ouvertes à ce trafic, s'accomplit sans qu'il soit nécessaire de s'adresser à un intermédiaire pour le passage d'une ligne sur une autre. Dans l'article 48 on désigne les objets exclus du transport ou ne pouvant être transportés que sous certaines conditions. Dans l'art. 50 on exclut les itinéraires imposés, mais les Compagnies sont obligées de choisir le chemin le plus court et le plus économique. En outre, le § 4 de cet art. indique que l'administration est autorisée à vérifier les indications de la lettre de voiture par comparaison avec la marchandise correspondante et en cas de fausse déclaration de poids ou de contenu, à redresser la taxe si elle a été en quelque chose réduite, du point de départ au point d'arrivée, en percevant en outre, de l'expéditeur ou du destinataire, à titre de pénalité conventionnelle, la somme indiquée dans les prescriptions spéciales relatives à ce cas. L'article 52 contient des instructions très importantes au point de vue du décompte des frais de transport. Il s'exprime ainsi :

« En tant que et aussi longtemps qu'il n'aura pas été publié de tarifs de transport communs, la taxe sera calculée d'après le montant cumulé des tarifs publiés par des Chemins de fer particuliers, ou le cas échéant par des unions de trafic. En dehors des taxes fixées dans les tarifs il ne pourra être perçu aucune somme à titre de dédommagement pour le transport ou les opérations spéciales prévues dans ces tarifs. Il y a lieu de rembourser aux Chemins de fer leurs déboursés effectifs (par exemple, droits de transit, d'entrée et de sortie, réparations devenues nécessaires pour les marchandises et faites en cours de route pour leur conservation en raison de leur nature ou de leurs propriétés particulières apparentes ou cachées).

Si certaines Compagnies font prendre les marchandises au domicile de l'expéditeur, les font décharger d'un bateau, ou conduire soit au domicile du destinataire, soit à n'importe quel autre endroit, par exemple à la Douane, à un entrepôt, à un hangar d'échantillonnage, à un bateau, etc., il y a lieu de percevoir les compensations prévues à cet effet dans les tarifs.

Le transport sera décompté en kilogrammes; cependant pour les marchandises qui seront acceptées sans constatations de poids, on décomptera d'après les règles fixées par les conditions d'application des tarifs ou les prescriptions spéciales des diverses lignes, soit d'après le tonnage, soit d'après le volume, soit d'après la superficie du wagon. — L'indication du poids résultera ou d'un pesage réel fait à la gare, ou des bases générales fixées par les tarifs. La station expéditrice doit l'établir régulièrement pour le détail. — Les envois au-dessous de 30 kilogrammes paieront au plus pour 30 kilogrammes, les

ponds supérieurs seront décomptés par fractions de 10 kilogrammes, les marchandises à charger en wagons complets par fractions de 100 kilogrammes, de telle sorte que 10 ou 100 kilogrammes commencés paieront comme s'ils étaient remis en totalité. — Ce décompte du poids ne met pas obstacle au paiement d'un minimum de taxe prévu dans les tarifs des différentes Compagnies. Il sera permis à l'expéditeur d'assister au pesage. — S'il désire, après que cette opération a déjà été accomplie par l'administration et avant le déchargement de la marchandise, une nouvelle constatation de poids soit en sa présence, soit en celle d'une personne chargée de le représenter, la Compagnie est autorisée à percevoir à cet effet un droit de pesage prévu dans le tarif. Ce droit de pesage peut aussi, mais seulement pour les marchandises ordinaires, être perçu quand l'expéditeur a omis d'indiquer le poids dans la lettre de voiture et que l'administration est obligée en conséquence de compléter cette lettre de voiture.

Tous les objets contenus dans une lettre de voiture et soumis à la même taxe ne forment qu'une expédition pour le décompte du prix de transport.

Le prix à percevoir est arrondi à 10 pfennigs de sorte que les sommes inférieures à 5 pfennigs ne sont pas comptées et que celles de 5 et au-dessus sont comptées pour 10 pfennigs. Quand, d'après les conditions particulières aux Compagnies, l'expéditeur doit charger lui-même la marchandise, il ne doit charger le wagon que jusqu'à la limite de chargement qui est marquée à cet effet. En cas de surcharge, la Compagnie, peut sous réserves de tous autres dédommagements pour avaries, percevoir une somme représentant une pénalité fixée dans les prescriptions spéciales. »

L'article 53 traite du paiement des frais et fixe ce qui suit :

Les frais de transport sont acquittés au moment de la remise de la marchandise, ou le paiement en est réclamé au destinataire. Pour les marchandises qui, d'après l'appréciation de la Compagnie qui les reçoit, sont sujettes à se détériorer rapidement ou dont la valeur ne couvre pas d'une façon sûre les frais de transport, on peut exiger un paiement immédiat de ces frais. Les fausses applications de tarifs, aussi bien que les erreurs de décomptes ne doivent rester à la charge ni de la Compagnie, ni de celui qui a payé les frais de transports — De même les sommes perçues en trop doivent être indiquées le plus tôt possible par un avis adressé à l'ayant droit.

L'article 54 contient des instructions relatives aux remboursements et aux provisions ; il établit qu'il n'y a pas lieu de percevoir de provision dans le cas où la réexpédition se fait d'une Compagnie sur une autre.

L'article 57 fixe les délais de transport pour la grande et la petite vitesse ; l'article 60 contient des dispositions relatives au droit de magasinage et aux

pénalités conventionnelles; l'article 67 contient des prescriptions limitant d'une façon particulière la responsabilité des Compagnies, il fixe dans son § 2 ce qui suit :

« Le chemin de fer n'assume aucune responsabilité pour les marchandises transportées en wagons découverts, en cas de dommage résultant du danger inhérent à ce mode de transport. — Le tarif indique les marchandises que la Compagnie est autorisée à transporter en wagons découverts avec application d'un prix réduit et l'expéditeur est censé donner son consentement à ce mode de transport à moins que, par une indication écrite sur la lettre de voiture il n'ait demandé le transport de la marchandise correspondante en wagon couvert ou muni d'une bâche. Dans ces cas, la Compagnie est autorisée à percevoir une surtaxe en plus de la taxe réglementaire. Quand, par suite d'une convention spéciale, des marchandises, qui sans cela seraient chargées en wagons couverts, sont expédiées en wagons découverts, on ne peut faire résulter du danger inhérent à ce mode de transport les différences de poids ou les pertes totales de colis. »

Enfin, les articles 68 à 70 contiennent des dispositions relatives au paiement des indemnités pour pertes des colis et dépassement dans les délais de transport et aux surtaxes à percevoir pour les valeurs déclarées.

Le bureau des Chemins de l'Empire a pour but l'exercice de la surveillance et du contrôle supérieur de la tarification des Chemins allemands.

Les arrêtés du 1^{er} novembre 1874 et 13 février 1879, ont prescrit que chaque administration lui fournisse tous les mois un exemplaire des tarifs intérieurs ou d'union auxquels elle est intéressée comme Compagnie expéditrice, destinataire ou de transit, de même que des indications spéciales au sujet des modifications survenues dans le cours du mois aux tarifs, dont l'établissement lui a été confié. Ces indications spéciales sont les tarifs et leurs additions, les procès-verbaux, les ordres de service, les barèmes, la statistique du trafic et les corrections à faire subir aux documents imprimés.

D'après l'arrêté du 19 janvier 1883, il y a lieu de plus de comprendre dans ces indications tous les tarifs qui perçoivent une taxe totale plus élevée pour une station plus rapprochée que pour une destination plus éloignée située sur la même ligne, et tous les tarifs qui concèdent pour les produits et objets fabriqués étrangers une taxe absolument ou relativement plus favorable en soi que celle qui est perçue pour les produits nationaux de même nature; et non seulement il faut produire ces tarifs, mais encore on doit pour eux comme pour tous les tarifs exceptionnels expliquer les points de vue auxquels on s'est placé pour les appliquer, et produire les décisions de l'administration qui les ont approuvés. — En outre, il est prescrit dans les arrêtés du 29 décembre 1874, du 30 septembre 1875 et du 20 février 1881 que chaque

surélévation de tarif, chaque suppression ou limitation d'expéditions directes soient indiquées par un avis spécial dûment motivé, etc..... et que chaque surélévation soit publiée six semaines avant sa mise en vigueur. — Ces arrêtés ne sont pas valables pour la Bavière en raison de l'exception faite en faveur de cet Etat dans l'article 46 de la Constitution.

CHAPITRE II

DÉVELOPPEMENT HISTORIQUE DE LA TARIFICATION DES MARCHANDISES ET SYSTÈMES DIVERS DE TARIFS

Les premiers tarifs de marchandises. — L'établissement des tarifs de marchandises en Allemagne, fut, au début notamment, laissé au soin des diverses administrations privées sans restrictions importantes, et par suite leur développement fut conforme aux principes de l'industrie privée, d'une façon générale, mais varia avec chaque réseau. — Les Chemins d'Etat qui survinrent bientôt suivirent la même voie dans leur tarification. Comme sur les premières lignes on ne pensait à rien moins qu'à l'utilisation de ces voies, dans une si large mesure qu'il est advenu en réalité, pour l'expédition des grosses marchandises; on ne comptait en dehors du trafic voyageurs considéré comme la chose principale que sur les objets marchands proprement dits et on organisa en conséquence la tarification. — Par suite, les premiers tarifs des Chemins allemands furent généralement simples, ils contenaient des taxes pour les marchandises de chaque espèce (classes normales), et en plus des taxes réduites pour quelques objets, de préférence des produits bruts, remis pour l'expédition avec un minimum de poids déterminé (75, 80, 100 quintaux¹).

C'est ainsi que sur le Chemin de fer Berlin-Postdam, un des plus anciens chemins de fer d'Allemagne, le tarif fut au début calculé exclusivement d'après la règle du tonnage remis pour l'expédition, de telle façon qu'on payait pour un quintal un prix déterminé, pour le deuxième un prix un peu inférieur et que le tarif avait ainsi une base décroissante par quintal jusqu'à une certaine limite. Ce système a été longtemps en vigueur sur le Chemin Berlin-Postdam. Son emploi fit naître de grandes difficultés qui se présentèrent notamment pour appliquer à chaque chose une taxe correspondant exclusivement au

¹ Voir *Le développement de la tarification des marchandises des Chemins allemands*, publié par l'Union des Chemins privés de l'empire d'Allemagne, Berlin, 1879, p. 3.

tonnage particulier qui en était remis, et dans la pratique, au bout de peu de temps, chaque objet fut taxé d'une façon spéciale. A l'ouverture de la ligne Postdam-Magdebourg en 1846 on abandonna cette tarification, et on fit un tarif distinguant le trafic de grande, du trafic de petite vitesse et contenant en outre une classe réduite pour des produits déterminés par remise de 75 quintaux. On réserva la détermination des marchandises à introduire dans cette classe et peu à peu, sur la proposition des négociants et industriels intéressés, on y admit les harengs, la terre à pipe, la farine, les métaux bruts, l'huile de toute nature, le bois de construction, l'alcool, le suif, l'argile, le sucre, les pommes de terre, le sirop, la chicorée et le vinaigre. Déjà en 1847 et 1848 on ajouta aux trois classes ci-dessus désignées quelques tarifs exceptionnels pour le charbon, les pierres, le bois, le fer et le zinc, auxquels vinrent s'en joindre plusieurs autres les années suivantes¹.

Le premier tarif du Chemin Berlin-Hambourg, contenait une classe pour la grande vitesse, une classe exceptionnelle pour vingt-cinq natures de marchandises de grande valeur qui étaient taxées à un taux supérieur, et enfin une classe pour les marchandises de toute nature sans distinction de qualité, ni de quantité².

Le Chemin Cologne-Minden commença par une classification détaillée des marchandises. Le premier tarif intérieur de ce chemin contenait six classes : la première pour la houille ; la seconde pour le fer brut, les minerais, les bois de mines, le sel l'argile, la terre à briques ; la troisième pour le blé, les pommes de terre, le bois de construction ; la quatrième pour les objets en fer grossier, la chaux, le sucre, le zinc et quelques autres articles ; la cinquième pour l'argent ; la sixième pour les marchandises encombrantes ; la septième pour toutes les autres marchandises.

Le tarif du Chemin de fer Berg-et-Marche de l'année 1853 comprenait trois classes de marchandises, avec la première, quatre, la deuxième, trois subdivisions pour des marchandises spécialement désignées, taxées à des taxes différentes ; la troisième classe, classe générale, s'appliquait aux marchandises qui n'étaient pas spécialement désignées ; il y avait ainsi déjà une classification à la valeur étendue en huit séries. Cinq d'entre elles n'étaient applicables que par remise de chargements complets de wagons de cent quintaux, les autres sans condition de tonnage. Les marchandises encombrantes ou de dimensions extraordinaires payaient de une fois et demie à deux fois le prix de la classe générale ; la grande vitesse payait le double.

¹ Voir Dire de l'expert Büchtemann, *Enquête allemande sur les tarifs de 1875*, Comptes rendus sténographiques, p. 2 et 3.

² Dire de l'expert Simon, même ouvrage, p. 744.

D'autres lignes procédèrent d'une manière semblable ¹.

Les premières méthodes pour la confection des classes consistèrent à abaisser les prix de certains articles sur les propositions et vœux émis par le commerce. Au début on donna suite à ces propositions et à ces vœux par deux procédés différents. Ou bien on diminuait purement et simplement le prix de certaines marchandises sans s'inquiéter de la quantité remise. Ou bien on n'accordait la réduction qu'à la condition d'une remise équivalente au chargement d'un wagon d'alors (au plus 75 ou 100 quintaux).

L'extension du réseau et le développement continu et progressif de l'industrie amenèrent au Chemin de fer une quantité de marchandises et de transports de grande importance; il en résulta l'adjonction successive de classes les unes après les autres avec taxes réduites, dans lesquelles on introduisit des marchandises déterminées suivant les besoins momentanés du trafic. La classification se spécialisa ainsi peu à peu de plus en plus.

A titre de principes à observer pour l'établissement des classes, pour les modifications de la classification, on pensait qu'il y avait lieu d'attacher de l'importance au point de savoir : si la marchandise correspondante serait expédiée en grande quantité, si elle serait chargée en wagon couvert ou découvert, c'est-à-dire avec ou sans responsabilité pour les avaries provenant de la température, si elle avait une plus ou moins grande valeur marchande, si elle servait spécialement à telle ou telle industrie. Il s'établit cependant peu à peu certaines règles pour différencier les marchandises, c'est-à-dire pour les classer dans l'une ou l'autre des catégories. On distingua le trafic de grande vitesse, le trafic normal, ou classe I et le trafic à prix réduits ou classe II. Cette classe comporta généralement de nombreuses subdivisions; en outre on surtaxa les marchandises encombrantes, et les objets exceptionnels qui nécessitaient des dispositions spéciales pour le chargement en raison de leurs dimensions ou de leur poids furent taxés à prix débattu entre l'expéditeur et l'administration. Les classes à prix réduits se composèrent de produits bruts ou d'objets de valeur inférieure et ne furent généralement applicables qu'à la condition d'une remise par wagon complet, dont le poids minimum fut fixé de manières très différentes et varia entre 40 et 120 quintaux. Les frais de manutention étaient encore inconnus, et ce n'est que çà et là qu'on percevait une redevance spéciale pour le chargement et le déchargement par la Compagnie des marchandises, et généralement de celles occupant des wagons complets. Non seulement le nombre des classes et des marchandises qui y étaient rangées variait avec les Compagnies, mais encore les taxes appliquées à chaque classe avaient par suite des valeurs différentes et en grande partie

¹ Pour avoir un plus grand nombre d'exemples, voir mon mémoire : *Zur Geschichte des deutschen Eisenbahntarifwesens*, Archiv für Eisenbahnwesen, année 1885, p. 280 et suiv.

purement arbitraires. Des différences de 100 p. 100 et même davantage dans le taux des taxes se produisirent non seulement pour des lignes des différentes régions du pays, mais encore pour des lignes s'entre-croisant et desservant les mêmes localités¹.

Plus le réseau et le trafic prenaient de l'extension, plus le nombre des points de contact des Chemins de fer augmentait et plus se faisait sentir le besoin d'expéditions directes des marchandises et de tarifs directs. Pour satisfaire ce besoin, il se produisit avant tout ces unions de trafic citées dans le § 9 et qui trouvèrent en Allemagne leur développement et leur action les plus considérables; de là elles s'étendirent au reste du continent européen, servant de modèle aux conventions du même genre. Ces unions ont exercé sur l'établissement de la tarification et spécialement sur ce qui concerne les tarifs de marchandises en Allemagne, une influence énorme et de nature particulière, ce qui rend nécessaire de les examiner ici avec une attention spéciale.

51. L'union des administrations de Chemins de fer allemands².—

La plus importante, et la plus étendue des associations de Chemins de fer est sans contredit, l'Union des administrations allemandes de Chemins de fer.

De la réunion des directions de Chemins de fer de Prusse, fondée en 1846, sortit en 1847 après l'assemblée générale de Cologne, l'union des administrations allemandes, c'est-à-dire de toutes celles qui avaient leur siège en Allemagne. A l'assemblée générale de Trieste en 1858, on obtint l'adhésion de toutes les administrations ayant leur siège dans un pays appartenant au territoire de la Confédération, ou dans un pays dépendant de la Confédération germanique, mais seulement pour les lignes se trouvant dans le territoire de la Confédération. Cette restriction disparut plus tard. D'après les statuts les plus récents, on admet comme membres de l'Union les Chemins de fer ayant leur siège dans l'empire allemand, la monarchie autrichienne-hongroise, le royaume de Hollande et le grand-duché du Luxembourg, et cela sur simple décision de la commission des statuts de l'Union, sauf opposition du dixième des voix représentatives de l'Union; pour les autres Chemins de fer, il faut unanimité des voix à l'assemblée générale³.

Actuellement, appartiennent à l'Union 46 administrations allemandes, 28 autrichiennes-hongroises, 5 hollandaises, 1 belge, 1 russe, 1 roumaine; la

¹ Voir Koch, *Deutschlands Eisenbahnen*, Annexe xxii, p. 281-284, et, en outre, mon mémoire cité ci-dessus, p. 281 et suiv.

² Voir *Rückblick auf Gründung und Wirksamkeit des Vereins deutscher Eisenbahnwaltungen*, Berlin, 1871. (Coup d'œil rétrospectif sur la création et l'influence de l'Union des Chemins allemands.)

³ Pour les autres conditions de l'admission, voir les §§ 2-6 des statuts.

liste détaillée figure comme annexe des statuts. L'ensemble du territoire de l'union embrassait à la fin de 1888 un réseau de 71,010 kilomètres, dont 39,832 en Allemagne et 31,178 en dehors de l'Allemagne.

D'après l'article 1 des statuts, le but de l'Union est le suivant : donner satisfaction d'un commun accord et d'une façon uniforme aux intérêts particuliers des Compagnies et à l'intérêt général.

On élit en assemblée générale une direction chargée de s'occuper des affaires de l'Union pour une durée de trois ans ; c'est actuellement la direction royale des Chemins de fer de Berlin. L'objet des discussions embrasse toutes les questions que l'une des administrations contractantes juge utiles à traiter. Ces discussions ont lieu soit dans des commissions, soit en assemblée générale. Pour toutes les questions importantes, existent des commissions permanentes, par exemple pour les statuts de l'Union, pour ce qui a trait au trafic des voyageurs ou des marchandises, pour les règlements relatifs au matériel de transport, pour la statistique, sans compter une commission technique et une commission des primes. En outre, la direction chargée des affaires de l'Union peut réunir des commissions pour un but déterminé.

Les commissions ont :

- 1° A préparer les questions à débattre en assemblée générale ;
- 2° A résoudre toutes les questions dont la solution leur incombe, soit de par les statuts soit de par une décision spéciale de l'assemblée générale ;
- 3° En ce qui concerne celles s'occupant des règlements relatifs au matériel, des questions de trafic des voyageurs ou des marchandises, elles ont à fixer l'interprétation des règlements de l'Union ayant trait à leur rayon d'action et de trancher définitivement à l'exclusion de toute action judiciaire et à titre d'arbitre, toutes les difficultés surgissant entre les membres de l'Union à propos des règlements relatifs au matériel, au trafic voyageurs, bagages et marchandises.

Dans les cas où les commissions n'ont pas pleins pouvoirs pour décider en dernier ressort, leurs décisions ne sont valables que si dans un délai de huit semaines après qu'elles ont été communiquées aux administrations contractantes, il n'y a pas été fait opposition par le dixième de l'ensemble des voix représentatives.

L'assemblée générale se réunit réglementairement tous les deux ans ; elle peut en outre être convoquée à titre extraordinaire. Les décisions, à l'exception de celles relatives à l'admission des Compagnies étrangères, sont prises à la majorité des voix. Le nombre des voix à attribuer à chaque administration est déterminé par la longueur totale de leurs lignes. Les décisions de l'assemblée deviennent exécutoires, lorsque dans un délai de huit semaines après leur communication il n'y a pas été fait opposition par le dixième du total des

voix ; cependant les décisions relatives à la tarification doivent être approuvées à l'unanimité. En ce qui concerne l'exécution des décisions, les administrations doivent, dans un délai de quatre semaines après la promulgation, donner connaissance à la direction chargée d'affaires, des ordres émis et de l'état d'exécution des instructions. Si une Compagnie se refuse à exécuter une décision, la première assemblée générale qui se réunit ensuite statue sur son cas, et il peut en résulter son exclusion de l'Union. Chaque Compagnie peut se retirer de l'Union, en dénonçant le traité six mois d'avance, au 1^{er} janvier, 1^{er} avril, 1^{er} juin et 1^{er} octobre. Pour s'occuper des affaires de l'Union, il est constitué un bureau sous la direction de l'administration chargée d'affaires. Les frais qui en résultent, y compris les appointements des employés, sont à la charge de l'Union.

L'action de l'Union s'est, depuis son début, étendue à tout ce qui touche à la question des Chemins de fer. Depuis 1861, elle possède comme organe le journal de l'Union des Administrations allemandes de Chemins de fer « *Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen* » et depuis 1864 une publication technique portant le nom d' « *Organe du progrès des Chemins de fer en matière technique* », *Organ für die Fortschritte der Eisenbahnwesens in technischer Beziehung*. Depuis 1850 elle publie une statistique annuelle.

Au titre de la tâche la plus importante, l'Union depuis sa fondation a eu en vue l'établissement de règlements généraux pour le trafic des voyageurs et des marchandises et la suppression des difficultés qui naissaient, tant pour le public que pour les Compagnies, de l'existence dans son sein d'administrations appartenant à un grand nombre d'États différents. Déjà, en 1847, on codifia des conditions normales pour le transport des voyageurs, bagages, voitures et animaux qui furent plus tard plusieurs fois modifiées et complétées, puis revues au commencement de la période de 1860 à 1870, eu égard au code de commerce allemand qui avait été mis en vigueur dans l'intervalle. Le 15 avril 1865, on mit en application une nouvelle rédaction qui s'appela « *Règlement de l'Union pour l'expédition des voyageurs, bagages, cercueils, matériel de transport et animaux vivants* ».

Après de longues et difficiles négociations, on mit en vigueur en 1850 dans l'Union un règlement pour les marchandises qui rendait possible, avant tout, le trafic direct, sans intermédiaire d'expéditionnaires, entre toutes les stations de l'Union ouvertes au trafic des marchandises et qui portait sur la forme des lettres de voiture le décompte et le paiement des prix de transport, les remboursements, le transport en grande vitesse et en petite vitesse, la lettre d'avis et la livraison des marchandises, les procédés à employer en cas de refus d'enlèvement, le droit d'opposition et autres dispositions de ce genre. Ce règlement subit aussi plusieurs revisions, notamment après la promulgation

du code de commerce allemand. Ce qu'on doit à ces deux réglementations c'est de n'avoir fait au point de vue du trafic qu'un seul territoire de tout le domaine très étendu de l'Union, et d'avoir posé les principes de tous les tarifs et conditions de trafic direct qui ont été appliqués dans l'Europe centrale, depuis cette époque.

Ces deux règlements ont été plus tard résumés dans la réglementation pour l'exploitation des Chemins de fer allemands et autrichiens. A leur place fut introduit le règlement d'exploitation maintenant encore en vigueur pour l'Union des Chemins allemands, en date du 1^{er} juin 1876, réédité le 1^{er} avril 1884, et qui renferme les prescriptions des règlements allemands et autrichiens, ces derniers étant analogues aux premiers; sa validité est limitée à l'échange du trafic réciproque entre l'empire d'Allemagne, l'Autriche-Hongrie, la Hollande et le Luxembourg. Il est d'une grande importance, car ses prescriptions s'appliquent également au trafic international de ces pays en tant que les Chemins de fer qui l'assurent appartiennent à l'Union allemande.

En même temps que parut le règlement de l'Union, on conclut un accord contenant des dispositions additionnelles et détaillées et subsistant maintenant encore dans tous les Chemins de l'Union pour l'échange du trafic, à moins que des prescriptions spéciales ne régissent des unions plus étroites. Il contient également des principes généraux pour le décompte des tarifs relatifs aux cercueils, au matériel de transport, et aux animaux vivants, aussi bien que pour le décompte et la mise en application des tarifs de marchandises. La nouvelle édition du 1^{er} janvier 1889 comprend cinq annexes :

1^o Des prescriptions pour la tarification des transports par trains spéciaux, en wagons-salons, en voitures à voyageurs, en voitures pour les malades et en fourgons spéciaux ;

2^o Des prescriptions pour la délivrance de billets circulaires combinés entre les différentes Compagnies ;

3^o Des prescriptions obligatoires pour le chargement en wagons découverts des planches, des madriers, des bois de grande dimension et sciés, des rails, des fers longs, des fers à construction, des chaudières, etc., aussi bien que du foin, de la paille, du tabac, des écorces, etc. ;

4^o Un accord relatif aux marchandises et bagages dévoyés ;

5^o Des prescriptions relatives aux paiements par acomptes pour le trafic marchandises.

En 1855, après de longues négociations, survint le règlement relatif au matériel, qui a été de même plusieurs fois rédigé en de nouveaux termes depuis cette époque. La dernière rédaction de l'accord relatif à l'utilisation réciproque du matériel, comme on l'appelle encore maintenant, est du 1^{er} janvier 1889 et a également cinq annexes, dont l'une entre autres fixe des

principes communs pour la construction et la mise en circulation du matériel à marchandises.

Cet accord régleme le passage du matériel d'une Compagnie sur l'autre, les frais de location à payer en raison du délai d'absence, les réparations des avaries, etc. Il remplit une nouvelle condition très importante en fait de trafic direct.

En matière technique, l'assemblée, c'est-à-dire la commission technique à laquelle incombe le soin de discuter les questions techniques et de les exposer pour avis à l'assemblée générale, a accompli des choses extraordinaires pour unifier les procédés relatifs à tout ce qui a trait aux Chemins de fer et à leur trafic. En particulier en 1850, les « Principes fondamentaux pour l'établissement des Chemins de fer allemands » ont exercé une grande action au point de vue de l'unité dans la construction et l'exploitation. On les a de même plusieurs fois révisés, et depuis 1867 on les intitule « Conditions techniques acceptées par l'Union pour la construction et l'exploitation des principaux Chemins de fer ». La dernière édition est du 1^{er} janvier 1889.

En outre la commission projeta et l'Union adopta en 1869 des « Principes pour l'établissement et l'exploitation des lignes secondaires », plusieurs fois révisés depuis et réédités le plus nouvellement en 1887. A l'incitation de cette commission on adopta un profil normal unique, un système unique de poids et mesures (le système métrique), une statistique relative à la durée des rails, et une classification unique des différentes sortes de fers et d'aciers, toutes dispositions de nature à favoriser et faciliter le trafic dans le territoire de l'Union.

L'action de l'Union fut relativement faible en matière de tarifs ; elle laissa ce champ aux unions particulières. Plusieurs tentatives faites pour conclure un système de tarifs unique, restèrent infructueuses, comme nous le verrons plus tard. Dans le trafic des voyageurs seulement, on créa les prescriptions générales de tarification des annexes 1 et 2 de l'accord cité ci-dessus, dont le rayon d'action est limité. Récemment, une décision de l'assemblée générale de Breslau, 1882, a institué à l'usage de l'Union à Berlin, un compte général de compensation, qui était depuis longtemps établi suivant des conditions particulières ; il porte le titre de « Contrôle de l'Union des Chemins allemands » et facilite considérablement les compensations réciproques du décompte établi pour les Chemins de fer de l'Union. L'Union a encore dans beaucoup d'autres circonstances exercé une influence fructueuse et propice au développement du trafic et quoiqu'elle n'ait plus maintenant une importance aussi considérable qu'au début, son action est toujours très efficace, et il ne faut pas oublier que maintenant encore c'est sur son existence et son organisation que reposent principalement les facilités procurées au trafic du centre de l'Europe qu'elle a permis d'établir en service direct.

52. Les unions de trafic. — Pendant que l'Union des Chemins de fer allemands avait en quelque sorte un rayon d'action et un but général, il se forma dans son sein et d'après son modèle un grand nombre d'unions particulières, sur un territoire et dans un but limités. Il était particulièrement difficile dans la grande Union des Chemins allemands de réglementer la tarification ; ces unions particulières s'emparèrent de cette question et l'étudièrent. Aussi les a-t-on bien désignées par le nom d'unions de trafic, en raison de ce que l'établissement du trafic direct et les questions de tarifs furent considérés par leurs membres comme la question capitale, en ce qui concernait le territoire sur lequel s'étendait leur action. Le soin de traiter les affaires courantes fut également confié dans ces unions à une direction chargée d'affaires, sous les ordres de laquelle fonctionna généralement un bureau de contrôle de l'Union, pour la vérification et la compensation des recettes et des dépenses. Ces unions se constituèrent pour établir et développer entre les Chemins de fer contractants un trafic direct pour les voyageurs et les marchandises, des tarifs communs pour le territoire de l'union ; elles fixèrent les conditions d'exploitation applicables au transit, s'entendirent pour la suppression de la lutte qui s'exerçait entre les lignes concurrentes par le partage du trafic ou des recettes nettes et réglementèrent les opérations de trafic dans le territoire de l'union. On fixa de la manière la plus précise les droits et les devoirs des membres de l'union dans les statuts ainsi que dans des conférences où l'on discutait et tranchait les questions communes ; les conflits entre les membres de l'union étaient tranchés également en conférence ou par des arbitres spéciaux ¹.

La plus ancienne de ces unions fut celle du nord de l'Allemagne qui, depuis 1848, établit le trafic direct entre Cologne, Hambourg, Berlin, Leipzig et les stations intermédiaires. Elle institua un système d'exploitation bien réglementé, avec des marches de trains en correspondance, des tarifs directs pour le trafic des voyageurs et des marchandises, un bureau général de contrôle, des prescriptions pour l'utilisation réciproque du matériel et ainsi de suite. Le trafic de l'Union en retira une impulsion considérable. Elle a servi de modèle à toutes celles qui se sont établies sur le continent et spécialement en Allemagne.

L'Union du centre de l'Allemagne fut fondée en 1851 pour établir le trafic direct entre le centre et le nord de l'Allemagne d'une part, et le sud de l'autre ; elle fut installée par le Chemin de fer de Thuringe qui maintenant encore la préside ².

¹ Voir les statuts de l'Union des Chemins rhénans-thuringiens du 1^{er} mai 1858, tirés de Koch. *Deutsche Eisenbahnen*, Chemins de fer allemands, Annexe xxx, p. 327 et suiv.

² Voir *Histoire de l'Union des Chemins de fer du centre de l'Allemagne en 1853 et 1854*, Erfurth, 1857.

En 1853 naquit l'Union rhénane-thuringienne pour le trafic de ces deux provinces, entre les Compagnies Aix-Dusseldorf et la Ruhr, Dusseldorf-Elberfeld, Berg et Marche, Westphalie et Thuringe ¹.

Ensuite se forma en 1857, l'Union de l'ouest de l'Allemagne, pour unir les stations du Nord et spécialement les ports de la mer du Nord à l'Allemagne du sud, par l'intermédiaire de la voie Hanovre-Cassel; pendant un temps elle fut en concurrence avec l'Union du centre, concurrence qui cependant cessa bientôt par une alliance entre les deux unions.

En 1859, se forma l'Union Hanovre-Thuringe et Hanovre-Bavière pour les opérations de trafic des provinces du même nom et l'Union rhénane pour le trafic entre les stations du Rhin supérieur et de l'Allemagne du Sud, et celles du Rhin, dans la partie médiane et inférieure de son cours. Des unions existant déjà depuis 1856 entre les Compagnies Frise orientale-Thuringe et Frise-orientale-rhénane, naquit en 1863, l'Union westphalienne. La même année fut fondée l'Union du sud de l'Allemagne, qui établit le trafic direct entre l'Autriche-Hongrie et l'Allemagne du Sud, et de laquelle naquit plus tard l'Union Allemagne du Sud France pour le trafic de l'Union de l'Allemagne du Sud avec l'est et le nord de la France. En 1865 se forma l'Union Prusse-Brunswick pour le trafic entre les stations de Berg et Marche et de Westphalie et celles du Brunswick et de la Compagnie Berlin Postdam-Magdebourg; elle était en concurrence avec l'Union du nord de l'Allemagne; en 1869, l'Union silésienne-rhénane s'appliqua au trafic des provinces du même nom.

Peu à peu avec l'extension des Chemins de fer allemands se créèrent encore une foule d'unions, les unes pour lutter au moyen de nouvelles lignes qui s'étaient construites dans l'intervalle, contre les unions déjà existantes, les autres pour le partage du trafic international, comme le trafic austro-allemand, russe-allemand, scandinave-allemand, belge-allemand, allemand-hollandais, franco-allemand et allemand-suisse-italien. D'autres encore furent destinées à la satisfaction de besoins plus locaux des nombreuses lignes allemandes voisines l'une de l'autre ou s'entre-croisant. Parmi ces dernières a été fondée en 1874, l'Union du sud-ouest de l'Allemagne qui embrasse tous les Chemins de fer du sud-ouest. Elle mérite une mention spéciale. Récemment, le nombre de ces unions qui avait augmenté extraordinairement a été considérablement diminué par l'incorporation à l'Etat de la plus grande partie des Chemins privés d'Allemagne; l'intérêt de ces unions a disparu par la formation d'une grande zone de Chemins de fer d'Etat à la place de beaucoup de petites administrations. Cependant il en subsiste encore un grand nombre et

¹ Pour les détails sur cette union, voir *Systematische Zusammenstellung der am Schlusse des Monats 1859 gültigen Beschlüsse*, Cassel, 1859. On y trouve clairement exposée l'histoire de l'Union depuis sa fondation et le développement de ses opérations.

parmi elles celles qui ont trait au trafic international ont vu leur importance s'accroître constamment.

Il faut reconnaître que, par les dispositions qu'elles adoptèrent au début, les unions de trafic rendirent de grands services pour le développement du trafic direct, et même le firent naître en grande partie. L'action la plus favorable en ce sens fut exercée par les tarifs d'union qui eurent une influence importante sur l'établissement de la tarification. On peut considérer comme le premier des tarifs d'union, celui qui se créa en 1848 pour l'Union du nord de l'Allemagne. Il contenait une classe pour la grande vitesse, une pour la petite vitesse ordinaire, et neuf classes avec taxes réduites pour des marchandises spécialement désignées ¹.

Ce tarif, à côté duquel, existaient différents tarifs pour le trafic de petit parcours embrassant une zone plus restreinte servit plus tard de modèle pour les tarifs des Chemins de fer du nord de l'Allemagne et les différents tarifs communs entre la province du Rhin, la Westphalie, Berlin et Leipzig. Non pas que ces chemins et unions adoptèrent purement et simplement la classification de l'Union du Nord et en firent la leur ; une telle tendance à l'unité n'existe pas, mais dans la formation des tarifs d'union ultérieurs chaque administration intéressée dans des unions de ce genre mit beaucoup de zèle pour transporter la plus grande partie possible de sa classification locale dans le tarif d'Union. En ce qui concernait la fixation des taxes, l'Union du Nord n'avait pas de bases uniformes et il était permis à chaque Compagnie de décompter les bases qui lui convenaient pour le tarif d'Union, souvent même il n'y avait que des taxes totales entre différentes stations. Au contraire, les deux autres unions les plus anciennes, celle du centre et l'Union rhénane-thuringienne, avaient adopté des bases uniformes pour le trafic d'union ; cependant la majorité des unions adopta les principes de celle du Nord et la lutte de trafic que le temps augmentait de plus en plus rendit bientôt impossible le maintien de bases uniformes pour les unions qui les avaient ainsi fixées originaires ².

Généralement, il en résulta pour les unions l'établissement de bases très différentes et souvent sans rapport avec le taux des taxes du trafic intérieur. Ce développement de tarifs d'union devait nécessairement conduire à une grande complication et dissemblance dans la tarification. C'est ce qui arriva notamment lorsque, après 1860, le réseau s'accrut et que le nombre des unions se fut considérablement augmenté. — Dans une même administration, il y avait autant de classifications d'union avec des écarts plus ou moins

¹ Dire de l'expert Büchtemann dans l'*Enquête sur les tarifs de 1875*, comptes rendus sténographiques, p. 3.

² Voir mon mémoire déjà cité : *Zur Geschichte der deutschen Eisenbahnen*, *Archiv für Eisenbahnen*, Année 1885, p. 284 et 285.

grands qu'il y avait d'unions à laquelle participait cette administration, et de là résultaient, en raison de la différence des bases servant aux tarifs d'union ou aux tarifs intérieurs, de nombreux tarifs différentiels. A cela vint s'ajouter que ces unions se firent la concurrence entre elles et que pour la lutte on fut conduit à des modifications fréquentes de tarifs, à des tarifs exceptionnels et même à des ristournes.

En raison de cela et des exigences variables des besoins du trafic, il se produisit dans les unions des modifications et révisions continuelles portant sur les prescriptions réglementaires, les conditions d'application des tarifs, les prescriptions relatives aux itinéraires, les accords et les barèmes, qui donnèrent lieu à des ordres de service et à des instructions complémentaires sans nombre en matière de tarifs. Il arriva souvent que par suite de ces divergences de classification, ces changements fréquents dans les conditions d'applications et les bases des tarifs, les intérêts du commerce et de la communauté souffrirent naturellement, et il ne pouvait en manquer l'expression du mécontentement et des plaintes du public. — Mais il en résulta aussi pour les administrations des conséquences désavantageuses, car ces divergences paralysaient les services d'exploitation. Les Compagnies ne méconnaissaient nullement ces inconvénients et pensaient à s'en débarrasser. Mais, en vain, parce qu'il n'était pas possible d'obtenir l'accord nécessaire entre un grand nombre de Chemins de fer dont les intérêts étaient de différente nature ¹.

53. Les premiers efforts faits pour la réforme de la tarification et l'Union des tarifs. — Des efforts pour arriver à une plus grande uniformité

¹ Il faut noter le jugement d'un des plus chauds partisans de la tarification privée, le conseiller intime V. Mevissen, longtemps président de la Compagnie du Rhin, sur la valeur des unions de trafic : « En Allemagne, les administrations de chemins de fer se sont efforcées d'obvier à l'inconvénient d'une grande décentralisation, et de la présence d'un trop grand nombre d'administrations pouvant au même titre imposer leur bon vouloir ; c'est à cela que tendait le système des unions, des conventions librement consenties pour l'adoption de bases générales uniformes, et on a obtenu dans ce sens bien des résultats utiles. Mais le système des unions, en raison de ce qu'il laissait subsister le libre veto de chaque administration particulière, ne pouvait supprimer qu'une certaine partie des inconvénients résultant d'un si grand émiettement des réseaux, et cela à la suite de longues et laborieuses négociations restant fréquemment des années avant d'aboutir à un résultat. Le système des Unions s'est montré presque partout insuffisant et souvent tout à fait intolérable, quand de puissants intérêts en concurrence se manifestaient dans le territoire de l'Union. Les intérêts particuliers étaient quelquefois dans ce cas complètement dominés par les intérêts généraux, ou, ce qui était plus fréquent, les Compagnies les regardaient au contraire comme primant les autres, et une conception étroite de l'importance relative des concurrents paralysait la marche des affaires, et ne laissait pas place à des vues exactes et profitables à l'intérêt général, au grand détriment des parties du pays dont le trafic servait de cible à ces appréciations divergentes. (Voir *Die gegenwärtige Lage der Eisenbahnfrage in Deutschland, Frankreich und der Schweiz und die Eisenbahntarifreformpläne des deutschen Reichskanzlers von einem Fachmann*, Strasbourg, 1879, p. 54. Etat actuel de la question des chemins de fer en Allemagne, Suisse, France, et le plan de réforme des tarifs du chancelier de l'Empire allemand, par un spécialiste.)

dans la tarification se manifestèrent de bonne heure dans l'Union des Chemins allemands. Déjà l'assemblée générale de Hambourg, le 30 novembre 1847, s'était mise d'accord sur ce point qu'il était très désirable pour toutes les marchandises intéressant plusieurs réseaux d'établir sinon des bases uniques au moins des classes uniformes. Il fut résolu d'un commun accord d'adopter trois classes : l'une pour le trafic normal, la deuxième à taxe plus élevée pour les marchandises encombrantes, la troisième (produits bruts) pour les marchandises à taxer à prix réduits ; en outre, on établit une classification et on décida que les administrations de l'Union devaient communiquer les tarifs à appliquer aux classes qu'on avait fixées pour la petite et la grande vitesse à la direction Cologne-Minden pour les grouper en un recueil commun jusqu'au 1^{er} février 1848. Les taxes ne devaient pas être supérieures à celles en vigueur pour le trafic intérieur, mais chaque Compagnie restait libre de les abaisser pour le trafic direct et le trafic local. Cette décision ne fut pas mise en application. Dans l'assemblée générale de Dresde du 12 septembre 1848, il fut décidé en raison de la difficulté d'adopter une classification uniforme pour toutes les administrations de l'Union, de ne pas s'en préoccuper pour le moment et de limiter à des taxes pour une classe générale un tarif embrassant toutes les Compagnies, en renvoyant pour le reste aux tarifs spéciaux des Chemins particuliers, et des unions plus restreintes. Cette décision ne fut pas non plus mise à exécution, car nous trouvons que, à l'assemblée générale de Nüremberg le 28 juillet 1852, le Chemin de fer Kaiser-Ferdinands-Nordbahn, fit une proposition d'établir une taxe unique par quintal et par mille sans considération de la valeur ni du volume pour les marchandises qui parcouraient les lignes d'administrations différentes. Cette proposition fut rejetée, mais un groupement des frais de transport sur les différentes lignes principales fut reconnu désirable. A l'assemblée générale de Stuttgart, le 27 juillet 1852, on décida de renoncer à la rédaction d'un tarif semblable parce que ce travail n'arriverait pas à terme et serait infructueux. La direction chargée d'affaires saisit l'occasion de son rapport annuel de 1852-53 pour proposer d'ajouter au nouveau règlement à rédiger pour les marchandises, un groupement en un seul recueil des prix de transport sur les principales lignes, pour permettre de faire le calcul approximatif des frais à payer pour une expédition, et pour donner au public une connaissance approximative des frais de transport.

Mais dans l'assemblée générale de Berlin, le 25 juillet 1853, il fut décidé de laisser les choses en l'état jusqu'à nouvel ordre. — Ensuite on passa à l'ordre du jour dans l'assemblée générale de Breslau, du 24 juillet 1855, sur une proposition de la Compagnie Kaiser-Ferdinands-Nordbahn ayant pour but d'appliquer une base normale de 4 pfennigs et demi par mille et par quintal pour toute

marchandise même encombrante parcourant les lignes de trois administrations au moins. — D'autre part, à l'assemblée générale qui se tint à Baden-Baden, le 25 juillet 1854, on adopta, d'un commun accord, un format déterminé pour les tarifs et on décida la publication de toutes les modifications de tarifs et spécialement des surélévations, en tant qu'elles n'avaient pas trait à des mesures purement intérieures indifférentes au public. — On décida aussi, à l'assemblée générale de Munich, le 27 juillet 1857, de désigner la classe générale par le chiffre I, les classes réduites par le chiffre II et les lettres A, B, C, etc... de placer en tête et d'imprimer séparément les taxes de la classe générale de grande vitesse, de ne pas insérer de classe pour les marchandises encombrantes dans les recueils de tarifs, mais de les taxer au moyen d'une surtaxe particulière et aussi de s'efforcer d'apporter de la simplification dans les désignations des dénominations de marchandises; c'est à cela que se bornent provisoirement les tentatives de réforme dans l'Union des Chemins de fer allemands et il entra d'autres facteurs en jeu, à sa place.

Ce fut d'abord ce qu'on appelle l'union des tarifs, c'est-à-dire une convention conclue entre l'Union des Chemins du Rhin d'un côté et les Unions des Chemins concurrents de Berlin, Dresde, Brème et Stettin, de l'autre.

Ces Unions se rapprochèrent en 1868, sous la présidence du Chemin de Brunswick, dans le but de concerter et de mettre en application des dispositions uniformes pour les tarifs et les règlements et spécialement une classification commune.

Cette convention s'appliqua plus tard à un grand nombre d'unions nouvelles, et embrassa presque totalement les administrations de l'Empire allemand situés au nord du Mein, Compagnies privées et Compagnies d'Etat en même temps que quelques Compagnies hollandaises. L'union des tarifs produisit pour le nord-ouest et le centre de l'Allemagne une certaine uniformité dans la classification, les prescriptions relatives aux tarifs, etc... en ce qui concernait le trafic d'union; mais elle ne put généraliser son action réformatrice sur la tarification allemande, et cela parce qu'indépendamment de sa limitation au territoire ci-dessus indiqué (non seulement les Chemins du Sud, mais, encore aussi ceux de l'Est avaient conservé des prescriptions et une classification différentes dans leurs principes et leur essence), parce que, disons-nous, les administrations particulières s'étaient réservé leur initiative en matière de tarifs intérieurs, et le droit de s'écarter de la règle pour les unions particulières, aussi bien en ce qui concerne le nombre des classes que pour la répartition des articles de transport entre les classes. Elles avaient seulement, d'après la convention, à soumettre ces écarts avant leur application à une discussion générale, sans prendre l'engagement de se soumettre aux décisions des membres de l'Union. Le schéma du tarif, c'est-à-dire la classification de l'union

qui résultait peu à peu de discussions et de débats durant des années, comprenaient :

Une classe générale pour la grande vitesse, trois classes pour les marchandises de détail par remise inférieure à 100 quintaux, cinq classes pour les marchandises par 100 quintaux et plus, trois classes pour les marchandises par 200 quintaux. — Ajoutez à cela en outre des taxes spéciales pour l'expédition :

- a). Des marchandises dites encombrantes ;
- b). Des objets dont le chargement exigeait des wagons spéciaux ;
- c). Des objets dont le chargement exigeait l'intercalation de wagons protecteurs ;
- d). Des voitures de déménagement ;
- e). Des poissons et marchandises susceptibles de se détériorer ;
- f). De l'or et de l'argent en barres et des papiers-valeurs, etc.

Ce tarif avait ainsi l'aspect d'une classification à la valeur complète. — On tenait relativement peu de compte de la classification d'après l'utilisation, puisque cinq classes de chargements seulement exigeaient la remise de 200 quintaux, et qu'on n'imposait pas le chargement par wagon ; par suite, l'expéditeur pour sa facilité employait très souvent deux wagons ou plus pour transporter une quantité qui aurait pu tenir dans un wagon. De plus, comme pour le tarif général, il n'y avait pas de différence de prix, que la remise fût de 1 ou de 200 quintaux, et que pour les marchandises des classes A. B. C. D. et du tarif spécial I^a il était indifférent que la remise fût de 100 quintaux ou plus, le public n'avait pas d'intérêt à améliorer l'utilisation du matériel par la remise de grandes quantités. — Cette classification n'était employée telle quelle que dans un nombre restreint de tarifs d'union, et là aussi, comme dans les autres unions elle était altérée et modifiée par un grand nombre de tarifs spéciaux pour des articles particuliers, et des conditions de trafic spéciales.

L'union des tarifs a depuis l'année 1877 où fut conclu un système unique de tarifs pour l'Allemagne, perdu son importance en matière de tarification ; les tarifs basés sur sa classification sont tous supprimés, mais son influence se fit encore sentir pour les dispositions spéciales à adopter pour l'expédition des marchandises. En 1874, on y avait joint un tarif des frais accessoires, en 1881, un règlement pour les surtaxes et les pénalités pour déclarations inexactes de contenu et de poids et pour les surcharges de wagon, en 1880, une instruction pour la méthode à employer pour les avis et les recherches relatifs aux colis et marchandises en moins, en trop, avariés ou ayant subi une différence de poids. Après que l'union de trafic des chemins de fer d'Allemagne se fut chargée de ce soin pour toutes les lignes allemandes, l'union des tarifs disparut le 1^{er} avril 1886.

54. Le système de tarifs, dit système naturel, et le tarif à la capacité du wagon de l'Alsace-Lorraine. — Alors que le système de classification à la valeur régnait sans contestation en Allemagne jusque vers la fin de la période de 1860 à 1870, il fut fait à cette époque des tentatives de réforme de différentes sortes qui avaient pour but, d'un côté de rendre les tarifs plus simples et de leur donner une certaine stabilité, de l'autre côté de soustraire leur établissement à l'action plus ou moins arbitraire des administrations particulières, de les conformer à des principes fixes, et de donner aux tarifs de tous les chemins de fer allemands une forme absolument identique. En particulier on combattait la prise en considération de la valeur de la marchandise ; on faisait valoir que d'après les lois d'économie politique relatives à la valeur des marchandises en général et à la valeur des services rendus en particulier l'établissement du transport ne pouvait être réglé ni par la valeur marchande des objets transportés, ni par aucune autre de leurs propriétés, mais exclusivement par la valeur de l'opération de transport et le montant des frais qu'elle avait occasionnés. Les Chemins de fer n'avaient pas, disait-on, le caractère d'entreprises industrielles, mais ils avaient plutôt, avec le temps, acquis une influence si prépondérante sur l'ensemble du commerce et sur les intérêts particuliers et généraux qu'on ne pouvait admettre de les laisser dépendre de l'action arbitraire et des intérêts particuliers de différentes Compagnies, de laisser le soin de leur construction et de leur développement à des sociétés privées ; ces administrations n'avaient ni le droit, ni la mission de battre en brèche le régime commercial, d'établir des droits prohibitifs par les faveurs accordées à un article ou à un autre, c'est-à-dire à une branche d'industrie au détriment d'une autre, et de jouer le rôle de protecteurs. Leur mission consistait exclusivement à rendre service au commerce. Comme de plus dans la tarification à la valeur, une classification unique n'était ni exacte, ni juste, puisque l'importance des différentes marchandises variait beaucoup avec les différentes contrées, il s'imposait de revenir exclusivement aux fondements naturels des tarifs et par suite de ne pas laisser subsister d'autres différences dans les taxes, sauf une seule exception, que celles qui s'expliquaient d'elles-mêmes. savoir par :

La vitesse du transport (grande et petite vitesse) ;

La quantité des marchandises remises (réductions par remises de 100 quintaux ou par wagons complets) ;

La différence des wagons employés (fourgons ou chariots soit wagons couverts ou découverts).

Pour tout le reste, celui qui remettait la marchandise devait pouvoir établir lui-même la taxe.

A titre d'exception unique aux règles naturelles de la tarification il y avait lieu de transporter à des taxes spéciales réduites, des objets spécialement désignés remis en grande quantité pour l'expédition et cela pour tenir compte de l'article 45 de la Constitution ¹.

La première manifestation de cette manière de voir produisit le 1^{er} septembre 1867 un tarif pour le chemin d'Etat, du Nassau, dans lequel on abandonnait la tarification à la valeur et où l'on taxait suivant que la marchandise était :

- Pour la grande vitesse ;
- Pour le trafic de détail ;
- Encombrante ;
- Pour le trafic par wagons complets.

Ce dernier se divisait en deux classes, l'une pour les marchandises spécialement désignées par remises de 10 tonnes, l'autre pour toutes les marchandises par 5 tonnes et plus. Ce tarif eut du retentissement et donna lieu à de nombreuses discussions. Le commerce en particulier, qui se croyait désavantagé par la classification à la valeur et la fixation variable et arbitraire des taxes qui lui était inhérente se montra partisan de la tarification d'après les bases dites « naturelles ». Cependant ce tarif n'eut pas de résultats pratiques jusqu'après la guerre franco-allemande où on en adopta un semblable pour les chemins impériaux d'Alsace-Lorraine, qui doit être examiné d'une façon plus détaillée. Ce tarif d'Alsace-Lorraine, tarif à la capacité du wagon comme on l'appelle était divisé comme suit :

Grande vitesse :

Trafic de détail.

Classe des wagons complets A₁, pour les marchandises par 5,000 kilogrammes, et

Classe des wagons complets A₂, pour les marchandises de 10,000 kilogrammes à charger en wagons couverts ;

Classe des wagons complets B₁, pour les marchandises remises par 5,000 kilogrammes, et

Classe des wagons complets B₂, pour les marchandises par 10,000 kilogrammes à charger en wagons découverts.

¹ Mémoire relatif à la surélévation des tarifs de marchandises pour les Chemins de fer *Die Erhöhung der Eisenbahngütertarife*, Berlin, 1874, p. 28 et 29. Voir en outre l'Avis dans le *Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen*, année 1870, p. 409 et suiv., 433 et suiv., 457 et suiv., 477 et suiv. — Sax soutient le point de vue contraire, *Vierteljahrsschrift für Volkswirtschaft und Kulturgeschichte*, 11^e année, 1^{er} vol., p. 1 et suiv. (Rapport trimestriel relatif à l'économie politique et à l'histoire de la civilisation.)

Un tarif spécial pour des marchandises spécialement désignées, notamment pour celles indiquées dans l'article 45 de la constitution pour des expéditions de 10,000 kilogrammes en wagons découverts,

Le détail de l'application du tarif était réglé comme suit :

En grande vitesse on transportait les marchandises remises avec la lettre de voiture rouge à ce destiné, à supposer que le transport en grande vitesse fût permis, étant donné la forme, le volume, le poids ou toute autre propriété à apprécier par le Chemin de fer.

A la taxe du détail on transportait toutes les marchandises que l'expéditeur ne remettait ni pour la grande vitesse, ni pour les wagons complets.

Aux taxes des classes de wagons complets A et B, on transportait tous les objets qui étaient remis par l'expéditeur avec une lettre de voiture par wagon, ou que leurs propriétés forçaient à expédier dans un wagon spécial, par exemple voitures, machines de grande dimension, locomobiles, etc.

En tant que le règlement ne prescrivait pas l'emploi exclusif d'un wagon découvert, l'expéditeur restait libre de choisir entre l'expédition par wagons couverts ou découverts. En cas de transports par wagons couverts, on appliquait la taxe de la classe A ; pour les transports par wagons découverts la taxe réduite de la classe B. (Voir plus loin ce qui a trait au bâchage par l'expéditeur.)

La taxe pour les deux classes s'appliquait de la façon suivante :

Pour chaque wagon, la taxe était décomptée au moins sur 5,000 kilogrammes, suivant la base fixée par 1,000 kilogrammes dans le tarif appliqué. Pour les poids supérieurs à 5,000 kilogrammes, on décomptait ensuite par 100 kilogrammes, suivant la taxe du tarif, jusqu'à ce qu'on arrivât ainsi à la taxe des marchandises par 10,000 kilogrammes.

La taxe pour les poids au-dessus de 10,000 kilogrammes chargés dans le même wagon, dans le cas où cette surcharge était possible, était calculée d'après le prix par 1,000 kilogrammes, jusqu'à ce qu'on atteignit de nouveau la taxe pour 10,000 kilogrammes.

Le chargement en commun de toute espèce de marchandises était autorisé, à moins de stipulations contraires dans les règlements ; mais on ne prenait aucune responsabilité pour le dommage qu'une marchandise pourrait faire éprouver à une autre. Quand l'expéditeur n'utilisait ni la surface, ni la capacité de chargement d'un wagon, le Chemin de fer avait le droit d'y charger de son côté des marchandises en supplément.

Pour les taxes réduites du tarif spécial, on expédiait en wagons découverts les marchandises spécialement désignées qui étaient des produits bruts de faible valeur, lorsque l'expéditeur les remettait avec une lettre de voiture par chargement de wagon de 10,000 kilogrammes, ou que pour un poids inférieur il payait pour 10,000 kilogrammes.

Si on employait des wagons pouvant porter plus de 10,000 kilogrammes, la taxe était toujours calculée sur le chiffre de capacité du chargement. Pour les excédents de peu d'importance au-dessus de la capacité de chargement d'un wagon, la taxe était calculée par 1,000 kilogrammes au taux de la classe B.

Il restait entendu qu'au cas où l'expéditeur remettait la marchandise pour expédition en wagons découverts et s'assurait ainsi le bénéfice de la taxe réduite de la classe B ou du tarif spécial, le Chemin de fer n'était pas responsable des avaries qui pouvaient résulter de ce mode de transport.

Si l'expéditeur voulait rendre le Chemin de fer responsable, pour les marchandises désignées nommément dans le tarif spécial, des accidents dus à la température ou de l'inflammation par des étincelles de locomotive, il devait demander l'expédition par wagon couvert et on lui appliquait alors la taxe de la classe A.

L'expéditeur restait libre de prendre soin de couvrir les marchandises qu'il avait remises pour être expédiées en wagons découverts ; pour cela, il pouvait ou employer des bâches à lui, ou en louer de celles qui étaient la propriété de l'administration, si elle en avait de disponibles ; dans ce cas il en faisait la demande dans la lettre de voiture sous la forme suivante :

« Je sollicite la location d'une bâche, en dégageant la Compagnie de toute responsabilité en cas de mouille des marchandises, en dépit de l'emploi de cette bâche. »

Pour ces bâches en location, il était perçu 3 marks par wagon et par fraction de 200 kilomètres parcourus.

Bientôt les administrations de l'Union du Sud-Ouest se décidèrent, pour leur trafic avec l'Alsace-Lorraine, à appliquer un tarif commun à la capacité, qui fut mis en vigueur en mars 1872. Puis, d'après le même système de tarifs, des tarifs communs furent adoptés pour le trafic de l'Union de l'Ouest et du Centre avec les Chemins de fer d'Alsace-Lorraine, au cours de l'année 1872 ; ces tarifs étaient tous de principe uniforme et d'un prix relativement bas pour toutes les lignes contractantes. — Progressivement, le tarif à la capacité s'étendit aux Chemins du Sud-Ouest, du Palatinat, de Saarbrück, Louis de Hesse, Badois et Main-Neckar.

En dehors de ceux qui viennent d'être nommés, il se forma encore un grand nombre d'autres tarifs suivant le système à la capacité ; mais ils n'avaient pas, comme les premiers, unité de base, ils étaient composés du total des parts à base variable des différentes lignes contractantes. — Parmi ceux-là, il faut spécialement citer :

1° Les tarifs entre les ports belges (Anvers, Gand et Ostende) d'un côté, et

les stations de l'Alsace-Lorraine, y compris Bâle, de l'autre, du 1^{er} octobre 1872 et du 15 avril 1874 ;

2° Les tarifs entre les stations du Chemin du Rhin hollandais et du Chemin d'État hollandais (Amsterdam, Rotterdam, Dordrecht, etc.) d'un côté, et les stations d'Alsace-Lorraine et Bâle de l'autre, 1^{er} avril 1873 et 1^{er} juillet 1874 ;

3° Les tarifs entre Zurich, d'une part, et Anvers Harwich et Londres, de l'autre, par Bâle-Bettingen, 20 juillet 1875 ;

4° Les tarifs entre le Chemin suisse du Nord-Est et l'Union des Chemins suisses, d'un côté, et les stations d'Alsace-Lorraine, du Wilhemsbahn, du Luxembourg et du Chemin du Palatinat, de l'autre, via Bruges-Stein-Bâle, du 15 août 1875.

Tous ces tarifs ont été supprimés en 1877, à la suite de la convention pour l'application du système unique de tarifs allemand, et il n'existe plus un seul tarif à la capacité.

55. Importance et critique du système de tarifs à la capacité, d'Alsace-Lorraine. — Le système d'Alsace-Lorraine repose principalement sur le principe de la tarification d'après l'utilisation, maisse distingue du système à la capacité que nous avons développé dans le § 40, par deux points capitaux :

1° Par la différence du prix de transport, suivant que le transport s'effectue en wagons couverts ou découverts ;

2° Par le tarif spécial.

Ce sont deux concessions faites au système de la classification à la valeur. En ce qui concerne le tarif spécial, ce point est incontestable, quoique l'on cherche à justifier l'exception ainsi créée, en s'appuyant sur les conditions imposées par l'article 45 de la Constitution pour la tarification des articles figurant à ce tarif spécial. En ce qui concerne la différence de tarification en wagons couverts ou découverts, l'histoire de la création du tarif d'Alsace-Lorraine fournit la preuve que l'on a affaire à un morceau de la classification à la valeur¹.

¹ Voici ce que l'on sait au sujet de cette création. Après la conquête de l'Alsace-Lorraine, lorsque le théâtre de la guerre se fut reporté plus à l'ouest et que l'Alsace-Lorraine eut retrouvé un peu de repos, l'exploitation des chemins de fer fut reprise, sur le désir des populations par l'administration des Chemins allemands qui s'était installée dans le pays. Mais, comme la plus grande partie des employés français avaient quitté leurs postes et que le personnel allemand était de même peu nombreux, il ne pouvait être question d'appliquer les tarifs qui l'avaient été jusque-là, pour les marchandises, par le Chemin de fer de l'Est français, tarifs compliqués et absolument inconnus du personnel. Il parut également hasardeux d'adopter une des classifications allemandes, parce que ce personnel se composait d'employés de différentes Compagnies, et que le tarif adopté eût été tout à fait étranger à une partie du personnel et à la population. On pensa donc, à juste titre, à adopter un tarif nouveau, le plus simple possible, qui n'offrirait pas de difficultés ni pour les employés ni pour la population.

La différence entre les wagons couverts et découverts était ainsi une sorte de classification, mais avec cette différence d'ailleurs très importante que ce n'était pas l'administration du Chemin de fer qui fixait quelles marchandises devaient entrer dans les différentes classes; ce choix appartenait au contraire à l'expéditeur, comme il appartient, dans le trafic voyageurs, à celui qui voyage de choisir la classe qui lui convient. Cette appréciation faite par l'expéditeur lui-même du prix que pouvait supporter la marchandise, non seulement supprimait les inconvénients d'une classification des marchandises établie d'une façon plus ou moins arbitraire, rendait les tarifs simples, clairs, et faciles à appliquer, mais encore satisfaisait beaucoup mieux que la tarification privée, le grand principe de l'équité, et d'un traitement uniforme pour tous. — Les partisans du système à la capacité cherchaient à justifier en partie ce tarif et spécialement la différence entre les wagons couverts et découverts par la dépense réelle de transport : Prix de construction plus élevé pour les wagons couverts que pour les découverts, moindre utilisation pour les premiers, et difficulté plus grande de chargement et de déchargement, frais de traction plus élevés en raison de la plus grande lourdeur, et d'une superficie plus grande offrant résistance au vent, enfin responsabilité plus considérable imposée aux Compagnies pour les marchandises chargées en wagons couverts¹.

Quoiqu'il y eût beaucoup de vrai dans ces arguments, ils ne suffisaient pas cependant à justifier par une différence de prix de revient, la différence de réduction de taxe qui était dans la proportion de 50 à 15 p. 100 entre les wagons couverts et découverts, et ce fut exclusivement ce motif qui donna

Conséquemment, on fixa le tarif suivant :

| | |
|---------------------------|--------------|
| Marchandises de détail... | 7 cent. 1/2. |
| Wagons couverts..... | 3 cent. 1/2. |
| Id. découverts..... | 2 cent. 1/2. |

pour marchandises de toute nature, par quintal et par mille, la capacité totale des wagons devant être taxée pour les chargements par wagons complets.

La sympathie et la reconnaissance de la population et des employés fut bientôt acquise à ce tarif. Lorsque ensuite, après la conclusion de la paix, il fallut prendre une décision à propos de la tarification à adopter définitivement, les raisons qui s'opposaient au maintien du tarif français antérieur et à l'adoption d'un système allemand de classification à la valeur, raisons citées ci-dessus, persistaient en grande partie. On se décida à maintenir provisoirement le système en vigueur et à le perfectionner plus tard. — Ainsi, le tarif à la capacité fut adopté comme une tentative révoquant d'application d'un nouveau principe; en particulier pour permettre éventuellement le retour à la classification des marchandises, on introduisit, dans le nouveau tarif pour les quatre classes dites de wagons complets, les taxes qui étaient en usage auparavant en Allemagne pour les classes de wagons complets les plus importantes avec prix réduits. (On substitua les centimes aux silberpfennings.)

Voir Dire de l'expert D^r Schulz dans l'*Enquête sur la réforme des tarifs de 1875*, comptes rendus sténographiques, p. 538 et suiv.

¹ Voir *Rapport de la commission d'enquête sur les tarifs*, 13 décembre 1875, p. 3 et 4.

aux adversaires du système à la capacité une arme facile pour le combattre ¹.

Du reste, même au point de vue pratique, une grande différence entre les taxes des wagons couverts ou découverts n'était pas recommandable puisqu'elle ne conduisait qu'à ce résultat que les wagons couverts devenaient très peu utilisés et que même les marchandises les plus sensibles étaient expédiées en wagons découverts sous bâches, avec garantie des commissionnaires de transport contre le danger qui pouvait en résulter. Là encore le défaut déjà cité à propos des tarifs voyageurs d'une appréciation arbitraire par l'expéditeur lui-même eut pour résultat le choix d'une classe trop basse.

Cette question du taux de la différence entre les wagons couverts et non couverts et même la question de la différence elle-même n'atteignait pas le principe proprement dit du tarif à la capacité. Ce principe consiste plutôt à réagir contre l'abus et les inconvénients de la tarification privée et à observer les axiômes les plus importants de la tarification publique. C'est seulement en se plaçant à ce point de vue qu'on peut juger exactement le tarif à la capacité d'Alsace-Lorraine. Il adoptait et appliquait tout d'abord les principes d'un traitement égal pour tous, de la simplicité, de la clarté, de la stabilité dans la tarification allemande, et avait pour résultat la limitation des plus graves inconvénients et anomalies de la tarification privée, la tarification à la valeur compliquée et les très nombreux tarifs exceptionnels ².

C'est ce que sentaient également les commerçants intéressés qui prenaient parti pour le nouveau tarif et cela non seulement, comme l'avaient pensé les adversaires, en raison des taxes réduites qu'il leur accordait. Car même après qu'en 1874 il eut subi une notable surélévation, les représentants des intéressés, convoqués ont persisté à accorder leur préférence au tarif à la capacité et ont plaidé chaudement sa cause jusqu'à sa suppression. — En outre le tarif à la capacité procurait aux Chemins de fer eux-mêmes d'importants avantages en raison de la diminution de dépenses résultant de la meilleure utilisation du matériel par suite du principe du chargement par wagon pour les wagons complets et du groupement des colis de détail ; il y avait aussi économie de personnel en raison de la simplicité du tarif, et de la suppression ou tout au moins de la limitation des nombreux tarifs différentiels ³.

En ce qui concerne les inconvénients reprochés au tarif à la capacité par

¹ Voir spécialement Reitzenstein, *Über einige Verwaltungseinrichtungen und das Tarifwesen auf den Eisenbahnen Englands*, p. 108 et suiv. (Quelques méthodes d'administration et la tarification des chemins anglais.)

² C'est ce que Sax reconnaît également, p. 441, II^e vol. de son ouvrage (*Verkehrsmittel*) lorsqu'il désigne le tarif à la capacité comme une application anticipée du principe de la redevance. — En ce qui concerne ses avantages et ses inconvénients, voir le *Rapport de la commission d'enquête sur les tarifs de 1875*, p. 7-11.

³ A titre d'exemple on trouve, d'après la statistique du Chemin badois, le rapport du poids³

ses adversaires, nous avons déjà dans le § 40 parlé de prétendus avantages créés pour les expéditionnaires ¹.

Il est par contre exact que pour les motifs déjà expliqués un tarif avec classification à la valeur est plus propre à produire le plus haut produit au point de vue de l'industrie privée. Cependant le tarif à la capacité d'Alsacé-Lorraine, grâce aux concessions faites au système de classification à la valeur et grâce à l'économie réalisée sur les frais, a toujours trouvé dans le produit de ses taxes un rapport suffisant pour le Chemin de fer, comme l'expérience l'a démontré ².

56. Nouvelles tentatives de réforme dans l'Union des Chemins allemands et adoption du système mixte des tarifs. — Le sentiment général de la nécessité d'une réforme de la tarification, et la complication toujours croissante de celle qui existait, conduisirent à de nouvelles tentatives pour réaliser cette réforme dans l'Union des Chemins allemands et par ses moyens. En 1871, la direction de la Compagnie Altona-Kiel émettait la proposition que l'Union mit en délibération des principes généraux d'un système de tarif rationnel pour le trafic des voyageurs et des marchandises et cela tant en trafic intérieur qu'en trafic d'Union, et qu'on préparât la discussion de cette question pour l'assemblée générale la plus proche.

L'assemblée générale de l'Union qui se tint à Berlin en août 1871 institua utile au poids total, en ce qui concerne le trafic des marchandises sous l'empire du système de la classification :

| | |
|---------------|---------|
| 1872. | 1/4,88 |
| 1873. | 1/4,80; |

et sous l'empire du système à la capacité :

| | |
|---------------|--------|
| 1874. | 1/3,04 |
| 1875. | 1/3,88 |
| 1876. | 1/3,80 |
| 1877. | 1/3,86 |

Voir *Verhandlungen und Beschlüsse der ständigen Tarifkommission der deutschen Eisenbahnen und des Ausschusses der Verkehrsinteressenten über Abänderung des Gutertarifschemas*, Berlin, 1880, p. 641. (Débats et décisions de la commission permanente des tarifs des Chemins allemands et du comité des personnes intéressées au trafic, au sujet de la modification du type de tarifs de marchandises.)

Voir aussi les déclarations de l'expert, directeur de chemin de fer, D^r Schultz, devant la commission d'enquête de 1875, Comptes rendus sténographiques, p. 541.

L'économie de personnel est constatée par les faits; c'est ainsi que, par exemple, sur les chemins du Palatinat, l'adoption des tarifs à la capacité a permis de diminuer de 33 p. 100 le personnel employé aux expéditions.

Voir Dire de l'expert Lavale dans l'*Enquête sur la réforme des tarifs de 1875*, Comptes rendus sténographiques, p. 283.

¹ Voir Dire de l'expert D^r Schultz, même enquête, p. 545-546.

² Les Chemins du sud-ouest de l'Allemagne n'ont pas eu, après la suppression du tarif à la capacité, de meilleurs résultats qu'auparavant; ce n'est qu'après 1880, lorsque le trafic a repris un nouvel essor, que leur produit net s'est amélioré. Voir à ce sujet également le *Rapport de la commission d'enquête sur les tarifs de 1875*, p. 10.

pour l'élaboration d'une classification des marchandises à adopter d'un commun accord, une commission spéciale qui produisit en décembre 1872 un rapport détaillé. Dans ce rapport on recommandait à l'assemblée générale d'adopter une classification des marchandises tirée des classifications particulières, avec cette règle que par une convention il en serait fait usage obligatoirement dans tout le trafic d'Union de l'empire d'Allemagne, et dans le trafic d'Union des Chemins allemands avec les Chemins autrichiens-hongrois et les autres Compagnies appartenant à l'Union ; on devrait de plus s'efforcer de la rendre peu à peu valable dans le trafic intérieur et instituer comme organe de progrès vers un tarif unique une commission de vingt membres choisis dans les différents groupes intéressés avec la mission de prendre une décision en dernier ressort au sujet des propositions qui lui seraient soumises pour introduire dans la classification des articles spéciaux ; une majorité des trois quarts de l'assemblée des membres de la commission devait rendre ses décisions exécutoires. Dans la commission on avait également présenté la proposition d'adopter le système à la capacité de l'Alsace-Lorraine à titre de système général. Mais cette proposition fut écartée de même qu'un autre amendement émanant des Chemins d'Etat prussiens qui proposait de prendre au système d'Alsace-Lorraine, la division en classes pour la grande vitesse, pour le détail, pour les classes générales de wagons complets, mais en outre de transporter un certain nombre d'articles dans des wagons couverts seulement, c'est-à-dire avec des taxes déterminées en conséquence, un certain nombre d'autres en employant des wagons couverts tout en ne taxant que pour des wagons découverts, de conserver des tarifs exceptionnels pour certains articles de grande valeur et pour quelques autres de valeur moins élevée, mais en ce qui concerne ces derniers de décompter les frais suivant la capacité du wagon, enfin de ne pas déterminer le choix de la taxe de l'une ou l'autre des classes de wagons complets suivant le wagon réellement employé au transport, mais suivant le désir de l'expéditeur.

La commission préféra se décider en faveur de l'adoption de la classification des marchandises de l'Union des tarifs ; mais elle considéra comme tout à fait impossible de la rendre obligatoire pour tous les articles ; il était en effet délicat de passer subitement du régime de la liberté absolue à celui de la dépendance complète ; de plus on pouvait craindre que la nouvelle classification en tant qu'elle s'écartait de celles dont elle prenait la place ne fût nuisible à de nombreux intérêts du public ou des Chemins de fer ; aussi paraissait-il nécessaire de laisser aux administrations particulières le droit de maintenir des tarifs exceptionnels pour certains articles importants. La commission choisit donc vingt-neuf groupes d'articles en exprimant le désir de voir laisser à chaque administration la liberté d'adopter pour ces articles un tarif spécial ou exceptionnel.

Le système recommandé contenait d'après cela : une classe de grande vitesse ; trois classes pour le détail ; quatre classes pour les marchandises par wagons complets, soit par quantité de 5,000 kilogrammes et plus ; trois classes spéciales et vingt-neuf classes exceptionnelles. De plus, il y avait une taxation spéciale pour les marchandises encombrantes, pour les objets de dimensions exceptionnelles, pour les wagons protecteurs, pour l'expédition des objets en or, en argent, en platine, l'argent monnayé et les papiers-valeurs. Dans l'assemblée générale de l'Union des Chemins allemands en janvier 1873 à Francfort, on renouvela la proposition de l'adoption du tarif d'Alsace-Lorraine ; mais elle fut repoussée par 171 voix contre 79. De même fut écartée par 174 voix contre 72 une proposition de compléter par la formation d'une classe générale de chargements par wagons complets, la classification de l'Union des tarifs, et les propositions de la commission furent définitivement adoptées par 176 voix contre 76. La décision n'était pas exécutoire puisque la constitution de l'Union exige pour cela l'unanimité, et la réforme proposée pour les tarifs devait être considérée comme repoussée.

Après que la réforme générale des tarifs de l'Union des Chemins allemands eût échoué, les Chemins bavares de la rive droite du Rhin et ceux du Wurtemberg adoptèrent en 1874 un nouveau système de tarif, qui, emprunté en partie au système de la classification à la valeur, en partie au système de la capacité, reçut le nom de système mixte. On y adapte par rapport à la grande vitesse et au détail les conditions du tarif à la capacité ; il y a également deux classes générales de chargements par wagons complets, mais on y ajoute trois classes spéciales pour des marchandises spécialement désignées, ce en quoi ce tarif dépend de la classification à la valeur. Par suite il se présente comme suit :

| | |
|----------------------------|--------------|
| Grande vitesse | |
| Détail | |
| Wagons complets, classe A. | |
| Id. | classe B. |
| Tarif spécial..... | I. |
| Id. | id..... II. |
| Id. | id..... III. |

Aux taxes des classes de wagons complets désignés par les lettres A et B, on expédie toutes les marchandises qui ne sont pas nommément désignées dans la nomenclature des marchandises des tarifs spéciaux et qui sont remises par l'expéditeur avec une lettre de voiture pour le chargement dans un seul wagon. — Pour les remises de 100 quintaux et au-dessus, on emploie la classe A ; pour les remises de 200 quintaux la classe B, on taxe pour chaque wagon

sur le poids minimum de 100 quintaux à la base de la taxe A et pour l'excédent de poids chargé dans le même wagon on applique la même base jusqu'à ce qu'il soit moins cher de payer pour 200 quintaux à la taxe de la classe B.

Le chargement en commun de toutes sortes de marchandises est accepté en tant que les conditions réglementaires ne s'y opposent pas; pourtant on ne répond pas des avaries qui résultent de l'action des marchandises les unes sur les autres. Quand l'expéditeur n'utilise ni la capacité, ni la superficie, la Compagnie a le droit de compléter le chargement de son côté. Aux taxes des tarifs spéciaux I, II et III on expédie les marchandises désignées dans la classification, lorsque l'expéditeur les a remises avec une lettre de voiture par chargement de 200 quintaux sur un même wagon, ou qu'en cas de poids inférieur pour ce qui a trait aux tarifs II et III, il paie comme pour 200 quintaux. Quand les marchandises du tarif spécial I sont remises en faible quantité, mais pourtant par 100 quintaux au moins par wagon, on emploie les taxes de la classe B.

L'expéditeur ne peut, pour l'application des taxes des tarifs spéciaux I, II et III, exiger d'autres wagons que ceux dont la capacité de chargement est de 200 quintaux. C'est seulement autant que des wagons d'une autre capacité de chargement sont disponibles, que l'administration estime si elle doit les mettre à disposition pour le chargement exclusif des marchandises par wagons complets rentrant dans les tarifs spéciaux I et II, en calculant la taxe sur la capacité de chargement du wagon employé. Pour l'expédition des marchandises encombrantes, des marchandises de dimensions exceptionnelles, des emballages en retour, pour l'argent monnayé et les métaux précieux il y a des conditions spéciales d'application des tarifs. Les marchandises de grande vitesse, le détail, les marchandises des classes générales de wagons complets A et B sont expédiées en wagons couverts, les marchandises des tarifs spéciaux I, II et III sont au contraire expédiées en wagons découverts. Si pour un article des tarifs spéciaux le chargement en wagon couvert est demandé expressément dans la lettre de voiture on applique les taxes des classes A ou B suivant les circonstances. Il est pourtant toléré, mais à titre révocable, de transporter les articles du tarif spécial I et les articles spécialement désignés des deux autres tarifs spéciaux dans des wagons couverts d'une capacité de 200 quintaux sans augmentation de prix en tant que des wagons semblables sont disponibles et ne sont pas nécessaires pour le chargement du détail ou des marchandises par wagons complets des classes A et B.

Ce système mixte était manifestement un progrès important sur celui de la classification à la valeur, et vers celui d'une tarification conforme à l'économie publique; il supprimait complètement le principe de la valeur pour le détail, adoptait d'une façon générale les chargements en wagons complets et la clause

du chargement par wagon prise au tarif à la capacité, enfin limitait la classification à la valeur aux chargements par wagons complets des tarifs spéciaux. — Par contre, il ne laissait pas à l'expéditeur le droit de choisir entre les wagons couverts et les wagons découverts et les taxes différentes des deux systèmes, comme dans le tarif à la capacité ; mais à ce point de vue au contraire et par l'étendue de la classification des tarifs spéciaux il se rapprochait plus de la classification à la valeur que du tarif à la capacité. Par suite il était plus facile de l'adopter à titre de compromis propre à satisfaire les partisans de la classification à la valeur et ceux du tarif à la capacité. Malgré cela, il ne s'étendit pas d'abord beaucoup en dehors de la Bavière et du Wurtemberg parce que les Chemins du nord de l'Allemagne tenaient au système absolu de la classification à la valeur et ceux du sud-ouest au système de la capacité. Il disparut après l'adoption de la réforme des tarifs allemands en 1877, réforme sur le caractère de laquelle il exerça, comme nous le verrons, l'influence la plus importante.

57. La surélévation générale des tarifs et l'intervention du gouvernement dans la question de la réforme des tarifs. — En raison de la juxtaposition des trois systèmes de tarifs, le système de la classification à la valeur, le système à la capacité et le système mixte, les relations de trafic déjà compliquées et dissemblables en Allemagne le devinrent encore davantage, et il en résulta une quantité incalculable de tarifs différentiels qui influèrent tantôt favorablement tantôt défavorablement sur les rapports économiques de contrées entières. — Dans ces conditions les réclamations et les plaintes des cercles qui se disputaient le trafic devenaient toujours plus vives et plus pressantes. La réforme des tarifs faisait l'objet de discussions dans de nombreux articles de journaux et de nombreuses publications, dans les rapports des chambres de commerce, dans les congrès économiques et différentes propositions de réforme étaient mises à jour. — Dans la réforme des tarifs se trouvait en jeu la question de la concurrence des Chemins de fer ; cette concurrence en était arrivée à cette époque en Allemagne à son plus grand développement et on la considérait souvent comme le moyen unique de résoudre la question des tarifs, alors qu'au contraire elle augmentait encore la complication et les difficultés de la tarification. — Comme sur ces entrefaites la loi du 27 juin 1873 avait institué un bureau des chemins d'Empire auquel on avait confié spécialement l'exercice des droits revenant à l'Empire en matière de tarification, il était tout naturel d'invoquer son assistance pour obvier aux inconvénients des tarifs allemands qui peu à peu étaient devenus presque insupportables et il se présenta dans un délai étonnamment court une occasion favorable à l'intervention de l'Empire dans la question des tarifs. Ce fut

l'agitation en faveur d'une surélévation générale des tarifs qui, en 1873 vint introduire un nouveau facteur dans cette question. Elle était fondée sur la dépréciation de la valeur de l'argent, sur l'augmentation considérable des prix des matériaux les plus importants pour l'exploitation des Chemins de fer et des salaires, et sur la diminution de revenu des Chemins allemands depuis 1872 en dépit de l'augmentation du trafic. La proposition faite par un grand nombre de chemins privés et par les gouvernements qui possédaient des lignes d'Etat, n'ayant pas reçu un accueil défavorable, le Gouvernement de l'Empire en prit sujet pour s'emparer de la question de la réforme des tarifs en s'appuyant sur l'article 45 de la Constitution de l'Empire. Dans un mémoire présenté en 1874 par le bureau des Chemins de fer de l'Empire et soumis par le chancelier aux délibérations du Bundesrath, on reconnaissait la nécessité de surélever les tarifs de marchandises à cause des résultats financiers obtenus par les Chemins de fer, mais on indiquait qu'en raison des difficultés rencontrées jusqu'alors dans une réforme des tarifs, il n'y avait lieu d'autoriser cette surélévation que si les administrations s'entendaient pour mettre en application un système unique de tarifs ¹.

On recommandait d'adopter un système dont les bases fondamentales avaient été posées dans différentes conférences auxquelles avait pris part la majorité des administrations, le système dit de Brunswick; c'était un système presque identique au système mixte; en dehors d'une classe pour la grande vitesse, d'une pour le détail, de deux classes générales pour les chargements en wagons couverts de 5 et 10,000 kilogrammes et de quatre tarifs spéciaux, il indiquait une taxe particulière pour les marchandises encombrantes. Dans le mémoire précité, le bureau des Chemins de fer d'Empire. émettait l'avis qu'à la vérité le système d'Alsace-Lorraine, dit au poids et à la capacité du wagon, tenait seul compte du caractère public des moyens de trafic procurés par les Chemins de fer et que son application sur les chemins allemands paraissait désirable dans l'intérêt public; mais on ne pouvait conseiller de l'adopter de suite parce qu'une modification de cette importance et si subite était une entreprise risquée en ce qu'on ne pouvait embrasser en toute sûreté l'effet d'un nouveau système; de plus l'expérience faite jusqu'alors en Alsace-Lorraine et dans le pays de Bade du système dit naturel ne suffisait pas pour servir de base sûre à la fixation de taxes analogues pour les prix de transport. — On croyait donc qu'il y avait lieu de se prononcer d'abord en faveur de l'adoption du système dit mixte qui offrait déjà le moyen

¹ *Denkschrift betr. die Erhöhung der Eisenbahngütertarife*, Berlin, 1874, Carl Heymanns Verlag. (Mémoire concernant la surélévation des tarifs de marchandises, Berlin, 1874, Carl Heymann, éditeur.)

de faire un progrès important et pouvait être considéré comme une étape pour atteindre le système de tarifs dit naturel.

En conformité avec les conclusions de ce mémoire, le Bundesrath de l'Empire décida le 11 juin 1874 que, « au point de vue des intérêts de l'Empire, il n'y avait aucune objection contre une surélévation générale des tarifs de transport par chemins de fer dont le montant ne dépasserait pas 20 p. 100 en moyenne à la condition qu'aussitôt après l'achèvement des travaux préparatoires nécessaires et au plus tard le 1^{er} janvier 1875 le système de tarif recommandé dans le mémoire serait mis en application dans ses traits fondamentaux ; par suite les administrations qui avaient adopté le système naturel ou d'Alsace-Lorraine pouvaient le maintenir et rien ne s'opposait à ce qu'il lui fût donné une plus grande extension ».

En même temps le bureau des Chemins de fer de l'Empire fut chargé, après avoir entendu les représentants des administrations et en tant que cela serait nécessaire ceux du commerce, de fixer les prescriptions spéciales relatives aux tarifs aussi bien pour le système dit naturel ou d'Alsace-Lorraine que pour le système mixte dont on proposait l'adoption ; il devait également arriver à une répartition uniforme des divers articles entre les tarifs spéciaux projetés et soumettre le résultat obtenu dans les deux questions à l'approbation du Bundesrath. — En exécution de cette décision on interrogea les représentants du commerce et aussitôt après ceux des administrations de Chemins de fer. Le résultat de cette consultation ne fut pas satisfaisant. Les Chemins privés notamment, alors que la surélévation générale des tarifs avait été mise en pratique dans l'intervalle, faisaient de l'opposition à l'adoption d'un système de tarifs d'après les bases indiquées par le Bundesrath et sollicitaient l'autorisation d'appliquer des tarifs exceptionnels ou la répartition en douze tarifs spéciaux dans le nouveau système. En outre on faisait de l'exclusion complète du système, dit naturel sur tous les Chemins allemands une condition liée à l'adoption du nouveau système, prétention contradictoire avec la décision du Bundesrath ci-dessus indiquée.

Le bureau des Chemins d'Empire soumit aux délibérations du Bundesrath le résultat des discussions qui avaient eu lieu et il donna comme conclusion son avis sous cette forme ; qu'il y avait lieu d'ajourner l'exécution de la décision prise pour le système de tarifs à adopter par les Chemins de fer allemands, et d'accorder une prolongation du délai accordé par le Bundesrath, dans sa séance du 11 janvier 1874, en permettant de continuer à appliquer la surtaxe de 20 p. 100 au maximum dans certaines limites indiquées d'une façon très précise ; que de plus, on devait réunir des représentants autorisés du commerce, de l'industrie, de l'agriculture et des Chemins de fer pour faire une enquête approfondie sur le meilleur système de réforme des tarifs, que

dans l'application d'un nouveau système il y avait lieu de donner aux taxes jugées admissibles le caractère de taxes maxima, et que, sans préjudice des dérogations à cette règle prévues dans les actes de concession, on ne puisse les dépasser sans approbation de l'Empire. »

Le 13 février 1875, le Bundesrath se prononça tant sur la surélévation provisoire des taxes que sur la réforme des tarifs. La première fut autorisée pendant un plus long délai sous des restrictions déterminées, et en ce qui concernait la réforme des tarifs, le chancelier fut invité à réunir préalablement des représentants expérimentés dans les cercles du commerce, de l'industrie, de l'agriculture et des Chemins de fer, et à soumettre aux délibérations du Bundesrath, des propositions pour l'adoption d'un système unique de tarifs conforme à la Constitution; il n'en devait ressortir aucun obstacle au maintien et à l'extension plus considérable du système dit naturel, à côté d'un autre système. En conséquence on nomma une commission dont les membres furent choisis par les gouvernements de Prusse, de Bavière, de Saxe, de Wurtemberg, par Hambourg et par l'Alsace-Lorraine, et qui eut pour mission de discuter et d'établir un programme d'enquête, d'organiser une réunion d'hommes expérimentés, de trier et de coordonner les matériaux dont on pouvait tirer parti, et d'émettre son avis sur la suite à donner et les mesures à prendre.

Cependant les Chemins privés allemands n'étaient pas restés inactifs. Ils avaient repris les négociations interrompues en 1873, à la suite de l'extension à tous les Chemins du Nord, de la classification dite de l'union des tarifs, et le 18 avril 1875, la direction de la Compagnie Berlin-Postdam-Magdebourg était en mesure, au nom de tous les Chemins de fer privés prussiens, de présenter au ministre du commerce, un projet élaboré d'une façon complète, en vue de l'application d'une réforme des tarifs; elle proposait au ministre de donner son approbation à la décision prise d'appliquer une classification commune des marchandises et de se prononcer en ce qui concernait les Chemins d'État prussien en faveur de l'adoption de cette décision, dans les débats de la commission d'enquête. Le système proposé n'était cependant en rien conforme à la décision du Bundesrath du 11 juin 1874; il consistait plutôt en une amélioration de la classification de l'Union des tarifs, et se rattachait aux décisions de l'Union des Chemins allemands, datant de 1873; il voulait apporter la simplification et la clarté au moyen d'un tarif général adopté par tout le nord de l'Allemagne. Ce projet tenait compte, d'un côté, de la prescription de la Constitution de l'Empire qui demandait d'administrer toutes les lignes comme un même réseau, mais d'un autre côté, il assurait aux administrations une liberté absolue en ce qui concernait la fixation des taxes; en effet, une ou plusieurs d'entre elles pouvaient consentir des taxes plus réduites que

celles de la classification générale pour l'un ou l'autre article, et cela sans modification de cette classification, mais grâce à des tarifs exceptionnels sous le contrôle d'une direction centrale, dans une forme unique et des conditions identiques. La classification proposée contenait une classe pour la grande vitesse, deux classes pour le détail et six classes pour les marchandises par wagons complets dont trois pour les quantités de 100 quintaux et trois pour les quantités de 200 quintaux. En outre, on choisissait seize articles ou groupes d'articles pour lesquels il devait être accordé aux administrations de pouvoir à toute époque appliquer des tarifs exceptionnels, sans cependant limiter le droit d'augmenter le nombre de ces tarifs, plus qu'il n'a été indiqué ci-dessus.

Ce projet, conformément à la demande qui en était faite, fut communiqué à la commission d'enquête et aux gens expérimentés que celle-ci avait interrogés et il fut discuté en détail.

58. L'enquête sur les tarifs et ses résultats. — Cependant la commission d'enquête s'était réunie et avait presque terminé ses travaux. Après avoir établi un programme de questions, elle avait interrogé du 31 mai au 19 juin 1875 environ quarante personnes expérimentées prises dans les cercles du commerce, de l'industrie, de l'agriculture et des administrations de Chemins de fer, puis elle avait trié et coordonné les documents très nombreux dignes d'intérêt, avait dans des débats ultérieurs discuté les conclusions à en tirer, et le 13 décembre 1875 avait présenté un rapport détaillé qui fut présenté par le chancelier au Bundesrath et au Reichstag en janvier 1876, sous réserves de propositions ultérieures ¹.

D'après ce rapport, la commission, en ce qui concerne le besoin d'une réglementation et les bases fondamentales à recommander pour un système de tarif, est unanime sur ce que :

1. L'application d'une réglementation unique des tarifs pour tous les Chemins allemands doit être considérée comme un besoin inéluctable, et cette réglementation doit résulter d'un compromis entre les divers systèmes existants.

2. Il y a lieu d'adopter une classe de 100 et 200 quintaux pour les marchandises de toute nature chargées en wagons découverts, avec une surtaxe à fixer pour les remises des mêmes quantités à charger en wagons couverts.

3. Il y a lieu d'adopter, en dehors de ces classes générales, un certain nombre de classes de wagons complets pour des marchandises spécialement désignées (tarifs spéciaux), avec taxes réduites et différentes les unes des autres, aussi bien pour le trafic intérieur que pour le trafic d'Union.

¹ Ce rapport est imprimé dans les *Hirths Annalen*, 1876, p. 596-621. — Les comptes rendus sténographiques des dépositions des gens entendus et le rapport ont été aussi imprimés à part et forment un volume très étendu, mais qui ne se trouve pas en librairie.

4. De taxer à des prix plus élevés la grande vitesse et le détail.

5. De soumettre les marchandises encombrantes à une tarification spéciale avec taxes supérieures à fixer, et de les désigner dans une nomenclature fixe.

Il n'y a pas unanimité dans la commission sur les points de savoir :

6. Dans la tarification de la grande vitesse, si on doit adopter une ou plusieurs classes, ou à leur place une désignation générale du contenu, s'il y a lieu de compter toujours pour la grande vitesse le double du prix du trafic ordinaire.

7. Si, pour le détail, il y a lieu de taxer en une ou deux classes.

8. Si, comme condition de l'application des taxes de wagons complets, on doit exiger la remise de 100 ou 200 quintaux, sans tenir compte du nombre de wagons nécessaires à l'expédition, ou s'il faut une remise de 100 ou 200 quintaux par wagon employé.

9. Pour le nombre des tarifs spéciaux, s'il y a lieu d'en adopter un, ou deux, ou trois ou davantage.

10. Dans l'appréciation de l'écart entre les taxes de wagons couverts et découverts, si la surtaxe pour le transport en wagons couverts doit consister en un chiffre déterminé, indépendant du taux de la taxe pour le transport en wagons découverts, soit par exemple de 25 pfennigs par quintal et par mille, ou si le prix par quintal doit dépendre de la taxe par wagons découverts, et, dans ce dernier cas, quelle proportion il y a lieu d'admettre.

11. Dans l'appréciation de l'écart entre les taxes pour 100 ou 200 quintaux, s'il doit se chiffrer au plus par 10 p. 100, ou au plus par 20 p. 100 ou par une autre proportion.

12. Quel sera le taux des bases des taxes, c'est-à-dire quel sera le rapport entre les taxes des différentes classes.

13. Comment seront répartis les articles de transport entre les classes des tarifs spéciaux¹.

Il n'était guère possible de fonder là-dessus un système de tarifs. On peut voir combien ce résultat satisfaisait peu les membres eux-mêmes d'après les déclarations de quelques-uns d'entre eux. C'est ainsi que s'exprimaient de leur côté MM. V. Wedell et Stumm :

« Les points acquis dans la commission peuvent servir avantageusement de base pour obtenir la suppression des inconvénients les plus graves de la tarification allemande, mais ne donnent pas satisfaction aux demandes de ceux qui voudraient, avec raison, obtenir une solution pratique de la question de a réforme des tarifs.

¹ Voir Mémoire du bureau impérial des Chemins d'Empire, *Denkschrift des Reichs Eisenbahnamtes*, du 16 mai 1876.

« Les intérêts du trafic exigent toujours plus impérieusement l'application simultanée d'un système de tarifs unique, et des bases communes pour le taux des taxes, et surtout en ce qui concerne les Chemins allemands, en raison de leur caractère de moyen de transport public, l'administration dans tout le territoire sous la même forme et comme un réseau unique. — L'état actuel de la propriété des Chemins allemands ne permet pas cette solution sans qu'elle nuise considérablement à des intérêts privés respectables; il paraît donc nécessaire et obligatoire, dans l'intérêt du trafic et de l'économie générale, d'en arriver à la constitution d'un réseau de Chemins appartenant à l'Empire et s'étendant sur toute l'Allemagne. »

De leur côté, MM. Delbrück et Bergmann s'expriment ainsi :

« Considérant :

« Que les dispositions des tarifs dont la nature est si différente, et qui sont si nuisibles au bien public, sont la conséquence, sur les Chemins de fer allemands, de la recherche d'intérêts qui ne se justifient qu'au point de vue du droit privé, en ce qui concerne les Compagnies de Chemins de fer particulières et les Chemins d'État;

« Que, au contraire, les Chemins de fer, spécialement en ce qui concerne leurs tarifs, doivent être considérés, non comme des entreprises privées, mais plutôt, conformément à l'article 48 de la Constitution de l'Empire, comme des organismes servant à satisfaire l'activité économique du pays, et que ce point de vue a pour conséquence l'application d'un système unique de tarifs s'étendant à toute l'Allemagne;

« Qu'un tel tarif, pour remplir son but d'une façon durable, ne doit pas dépendre des concessions temporaires faites par des États particuliers ou par des sociétés particulières; qu'il exige au contraire une surveillance administrative armée de puissants privilèges d'un côté, et de l'autre une réglementation qui empêcherait le libre exercice des droits qu'on doit garantir aux sociétés privées et qui nuirait au profit du bien de l'Empire, à des propriétés légitimement acquises et à des intérêts financiers justifiés. »

MM. Delbrück et Bergmann ont tiré du point de vue ainsi développé la conclusion qu'à leur avis :

« La mise en vigueur d'un système de tarifs unique embrassant toute l'Allemagne doit avoir pour conséquence la constitution d'un réseau d'Empire s'étendant à tout le pays, que ce soit par le rachat des lignes ou par toute autre combinaison; sinon des complications toujours nouvelles viendront nuire profondément au trafic, ou bien des pertes lourdes pour les particuliers ou pour les intérêts publics résulteront de ce qu'on aura à tort porté la main sur des droits légitimement acquis. »

En mai 1876, le chancelier soumit aux délibérations du Bundesrath un

mémoire élaboré sur l'enquête par le bureau des Chemins de fer de l'Empire et lui laissa le soin de décider si les conclusions, et lesquelles d'entre celles que l'enquête avait émises, devaient être adoptées dans les conditions indiquées par le mémoire.

Dans ce mémoire, le bureau des Chemins de fer de l'Empire s'exprimait ainsi :

1. Les traits fondamentaux d'un système unique de tarifs, esquissés par la commission dans l'avis qu'elle a exprimé après ses délibérations, peuvent être considérés en eux-mêmes comme propres à obtenir l'unité recherchée en matière de tarifs, mais cependant ils ne fournissent pas de formule pratique pour servir de base à une proposition bien définie, car des points importants restent à trancher, notamment :

Le prix des classes pour le détail, le prix des tarifs spéciaux, l'utilisation des taxes des classes générales et spéciales de chargements par wagons complets, l'admissibilité de tarifs exceptionnels à côté des classes du tarif normal.

De plus le nombre des classes pour le détail, le nombre des classes spéciales, la nécessité de tarifs exceptionnels et la répartition des articles de transport entre les tarifs spéciaux suivant le taux des taxes et spécialement de la taxe de la classe générale de chargements de wagons découverts par 200 quintaux, l'écart entre les taux pour 100 et 200 quintaux pour les wagons couverts et découverts ont été l'objet de divergences de vues.

2. Dans ces conditions et en tenant compte de l'état économique actuel de l'Allemagne, on ne peut conseiller de prendre une décision à propos du système de tarifs esquissé dans ses traits fondamentaux, ou d'en organiser l'application sous la direction de l'Empire ou de se contenter de la recommander tant qu'on n'aura pas établi d'une façon assez claire l'action d'un pareil système sur le trafic général et les revenus des Chemins de fer ; par suite, à titre éventuel, pour achever de fixer les bases recommandées par la commission, il y a lieu de faire le nécessaire pour en faire ressortir clairement les effets pratiques en déterminant les prix maxima ou les rapports des taxes des différentes classes en tenant compte du tarif d'un pfennig dont parle l'article 45 de la Constitution, et de prendre une décision au sujet des points restés en litige indiqués dans le § 1, que ce soit par une décision du Bundesrath, s'il s'y juge autorisé, ou que ce soit au moyen d'une entente libre des diverses administrations qui cependant avait peu de chance d'aboutir, que ce soit même au moyen d'une législation.

3. Que le Bundesrath se prononce sur la suppression la plus opportune de la surtaxe provisoire et engage les Etats confédérés à faire le nécessaire dans cette voie en tant que les résultats de l'exploitation et la situation financière des différentes lignes le permettraient.

Le bureau des Chemins de l'Empire avait de plus indiqué dans son rapport, en ce qui concernait le système esquissé dans les décisions de la commission, que même si une application pratique immédiate restait provisoirement exclue, on avait obtenu le plus possible de l'état de choses existant, et il avait même recommandé que dans les débats relatifs à la fixation des points litigieux on écartât les propositions fondées sur d'autres bases et ayant d'autres tendances que celles que la commission avait adoptées, afin que le résultat obtenu jusqu'alors et la possibilité de passer à une meilleure situation ne fussent pas abandonnés.

Comme le Bundesrath ne poursuivit pas davantage la réforme des tarifs, la tentative entreprise par l'Empire pour trouver une solution à cette difficile question échoua ainsi.

59. La conclusion d'un système de tarif unique pour l'Allemagne. — Quoique le Gouvernement de l'Empire eût lui-même abandonné la réforme des tarifs, les inconvénients nombreux résultant de la juxtaposition des trois systèmes différents, dont le plus étendu, celui de la classification à la valeur n'avait même pas une organisation unique, ne permettaient pas de laisser dormir cette question.

Non seulement le commerce, mais les intérêts des Chemins de fer eux-mêmes souffraient de la complication générale des tarifs. La pire situation était celle des régions et des Compagnies dans lesquelles la classification à la valeur était en vigueur; en effet les tarifs d'Union, basés sur le système d'Alsace-Lorraine et conclus avec les Chemins du Sud, s'étendant sur tout le nord et le centre de l'Allemagne, occasionnaient partout des irrégularités de taxes les plus importantes et les Chemins à classification étaient contraints pour les supprimer d'entrer dans la voie des tarifs exceptionnels avec réductions considérables. De là naquit la recherche nouvelle d'une solution de la question des tarifs de la part des Chemins privés du nord de l'Allemagne. On était d'ailleurs poussé à la rechercher par la crainte de voir l'Empire reprendre de nouveau la réforme en main, par le désir d'écartier le danger dont on était menacé et qui avait été autrefois la question capitale du régime des Chemins de fer : le rachat des Chemins allemands par l'Empire. Il fallait pour cela trouver une solution à la question des tarifs. Dans cette tentative, ces Chemins se rencontrèrent avec les gouvernements de la plupart des petits et moyens États allemands, et grâce à la pression de ces intérêts on obtint ce qu'on avait vainement tenté jusqu'alors, la création d'un système de tarifs unique.

L'affaire fut d'abord prise en main par l'Union des tarifs et dans une conférence à Leipzig le 6 et le 7 avril 1876, on prit une décision unanime, à l'exception des Chemins d'Etat prussiens qui s'abstinrent, d'adresser à toutes

les administrations des Chemins de fer allemands une invitation de participer aux débats ayant pour but l'adoption d'un tarif unique pour tout le trafic allemand par Chemin de fer. A cette invitation il fut répondu, si ce n'est par les Chemins d'Empire, les Chemins d'État prussiens et un Chemin privé, et on adopta des propositions élaborées par une commission, dans la conférence générale de Dresde les 29 et 30 juillet 1876; sur demande spéciale un délégué du ministère du commerce prussien y assistait pour prendre connaissance des débats et des conclusions. Le projet de système de tarifs sorti de ces débats fut soumis le 30 septembre 1876 au ministère du commerce prussien qui, dans l'intervalle, avait fait discuter la question dans le cercle des administrations des Chemins de fer d'État. Le 14 décembre 1876, le Bundesrath décida que au point de vue des intérêts de l'Empire il n'y avait pas lieu de rien objecter à l'adoption d'un système de tarif qui résultait des discussions des administrations allemandes privées et d'État, avec cette règle restrictive qu'il ne devait pas être appliqué plus de trois tarifs spéciaux (le projet en contenait quatre), et que la fixation des taxes maxima pour les différentes Compagnies resterait réservée aux gouvernements locaux. Après avoir pris au préalable l'avis des chambres de commerce sur des points particuliers, le ministre du commerce prussien convoqua, pour le 12 février 1877 à Berlin, une conférence générale de tous les Chemins de fer allemands, dans laquelle fut fixé définitivement, avec consentement des Chemins de l'Empire et des Chemins d'État prussien, le système de tarifs encore maintenant en vigueur, ce qu'on appelle le tarif de réforme¹.

La mise en application de la nouvelle réforme fut cependant lente et progressive. D'abord la fixation des prix maxima pour les différentes classes des tarifs, et les tarifs exceptionnels, qui avait été réservée aux gouvernements locaux par la décision du Bundesrath du 14 décembre 1876, présenta des difficultés. Les administrations privées sollicitaient un taux uniforme de taxes maxima pour toutes les Compagnies, ce que repoussa le ministère du commerce prussien, d'accord avec le bureau des Chemins d'Empire. On préféra plutôt fixer les taxes maxima pour chaque ligne d'une façon spéciale et sans uniformité. — Puis vint la préparation longue et difficile d'abord des tarifs intérieurs puis des tarifs d'union internationaux de sorte que ce ne fut qu'en 1880 que la réforme fut complètement achevée.

¹ Voir le développement de la tarification des Chemins allemands édité par l'Union des Chemins privés de l'Empire, p. 13 et 14, *Die Entwicklung des Gutertarifwesens der deutschen Eisenbahnen*.

CHAPITRE III

LES TARIFS DE MARCHANDISES ACTUELS

60. Caractères généraux de la réforme allemande des tarifs. — La réforme allemande des tarifs se compose de l'adoption de trois classes pour la grande vitesse, une pour le détail, deux classes générales de chargements par wagons complets pour les marchandises de toute nature et quatre tarifs spéciaux pour des marchandises spécialement désignées.

Le type de tarif est par suite le suivant :

Détail, grande vitesse,

Wagons complets, grande vitesse.

Tarif spécial pour l'or et l'argent en barres, etc.

Détail, petite vitesse.

Classe générale de wagons complets A₁, par chargement d'au moins 5,000 kilogrammes.

Classe générale de wagons complets B, par chargement d'au moins 10,000 kilogrammes.

Tarif spécial A₂ par chargement d'au moins 5,000 kilogrammes.

Tarif spécial I par chargement d'au moins 10,000 kilogrammes.

Id. II id. id.

Id. III id. id.

Dans les classes générales rentrent les marchandises de grande valeur non désignées dans les tarifs spéciaux; dans les tarifs spéciaux I, II et III les marchandises de valeur moindre et suivant une progression décroissante, de sorte que généralement le tarif I comprend des objets fabriqués, le tarif II des objets ébauchés le tarif III des produits bruts et des grosses marchandises de faible valeur.

On applique le tarif spécial A₂ pour les marchandises des tarifs I et II, le tarif spécial II pour les marchandises du tarif III, lorsqu'elles sont remises par

quantités inférieures à 10,000 kilogrammes, mais au moins égales à 5,000 kilogrammes.

En outre, on retrouve encore dans le tarif de réforme des prescriptions et taxes spéciales pour :

- a). Les objets explosibles ;
- b). Les objets de dimensions exceptionnelles ;
- c). Les marchandises encombrantes ;
- d). Le matériel de transport, à l'exception du matériel de Chemin de fer ;
- e). Les emballages en retour ;
- f). Les bois de longue dimension et autres objets semblables ;
- g). Les poissons.

Comme on le voit du tarif de réforme dans ses points capitaux est analogue au système mixte en vigueur précédemment dans la Bavière et le Wurtemberg. A la vérité il n'est pas conforme aux décisions de la commission d'enquête, en ce que celle-ci, dans l'avis qu'elle exprimait paragraphe II, déclarait que l'unification des tarifs devait résulter d'un compromis entre les différents systèmes en vigueur y compris le système mixte, et dans le paragraphe III que les bases de cette tarification unique pour toute l'Allemagne devaient désigner une classe générale par chargements de wagons complets découverts de 100 à 200 quintaux (5,000 et 10,000 kilogr.) pour les marchandises de toutes natures avec surtaxe à fixer pour les remises des mêmes quantités dans des wagons couverts. Cependant cette réforme constituait pour la plus grande partie de l'Allemagne où jusqu'alors le système de la classification à la valeur avait été en vigueur, un grand progrès indéniable vers une tarification d'économie publique, car, dans le nouveau système, la classification pour le détail était absolument supprimée ; et pour les chargements par wagons complets, elle était considérablement limitée et simplifiée. En outre on empruntait au tarif à la capacité les classes générales de chargements par wagons complets et pour les wagons complets le principe du chargement *par wagon*. Pour la zone dans laquelle le système mixte était en vigueur, la tarification resta la même dans ses points essentiels et dans ces conditions afin de donner satisfaction au besoin pressant de l'unité dans le système de tarifs il parut bien justifié que le système à la capacité fût abandonné par les Chemins allemands du Sud.

61. Prescriptions générales du tarif de réforme allemand. — Ci-après nous indiquons les prescriptions générales du tarif de réforme allemand d'après la dernière rédaction (1^{er} avril 1889) ; elles diffèrent

en plusieurs points, mais pas pour les principes fondamentaux de celles adoptées au début. Quelques remarques au sujet de ces prescriptions seront indiquées en note¹..

PRESCRIPTIONS GÉNÉRALES

1. — PRINCIPES DE DÉCOMPTE DES TAXES

La taxe sera décomptée au kilogramme. — Les envois au-dessous de 20 kilogrammes paieront pour 20 kilogrammes, pour tout poids dépassant 20 kilogrammes on décomptera par 10 kilogrammes, en taxant pour 10 kilogrammes toute fraction entamée.

Le décompte diffère suivant que l'on demande l'expédition :

1. Comme marchandises de grande vitesse.
2. — de détail (petite vitesse).
3. — par wagons complets (petite vitesse).

1. GRANDE VITESSE

Le détail de grande vitesse sera transporté aux taxes fixées dans le tarif ; la grande vitesse par wagons complets, sans distinction d'articles, au double de la taxe fixée pour les classes générales par wagons complets.

Le minimum de taxe en grande vitesse sera de

0, 50 MARK

par expédition donnant lieu à la création d'une lettre de voiture.

Si l'expédition des marchandises, sur la demande de l'expéditeur et du consentement de la Compagnie, se fait par trains express, elle donne lieu au paiement d'une double taxe et, par suite, dans ce cas, le minimum est de

1 MARK

par expédition donnant lieu à la création d'une lettre de voiture.

Pour décompter la taxe des transports par trains express, on double le poids, sous réserve d'un minimum de 20 kilogrammes, on l'arrondit, suivant les prescriptions réglementaires, et on applique au total le décompte de la taxe de la grande vitesse.

2. MARCHANDISES DE DÉTAIL

On taxe comme détail tout ce que l'expéditeur ne remet pas pour être expédié en grande vitesse ou en wagons complets.

¹ Voir Heinsius. Prescriptions générales et classification des marchandises. *Archiv für Eisenbahnwesen*, 1885, *Beilagenheft*; Lehmann *Erläuterungen zum deutschen Eisenbahngütertarife*, Wiesbaden, 1888, und *Nachtrag hiezu* 1889.

Le minimum de taxe du détail est de

0, 30 MARK

pour chaque expédition faisant l'objet d'une lettre de voiture.

3. WAGONS COMPLETS

a). *Classes générales de chargement par wagons complets.*

On expédie aux taxes des classes A et B toutes les marchandises qui ne sont pas nommément désignées dans la nomenclature des tarifs spéciaux et exceptionnels et qui sont remises par l'expéditeur avec une lettre de voiture par wagon pour être chargées par wagons complets, à moins qu'il ne soit pris quelque autre disposition en ce qui les concerne dans le § 4 (prescriptions spéciales pour certains articles de transport).

Pour une remise d'au moins 5,000 kilogrammes par wagon ou un paiement comme pour 5,000 kilogrammes, on applique la classe A₁; pour une remise d'au moins 10,000 kilogrammes ou le paiement pour 10,000 kilogrammes, on applique les taxes de la classe B.

Le décompte pour ces classes se fait de la manière suivante :

Pour chaque wagon, on taxe suivant la base de la classe A₁ sur le poids réel, mais avec minimum de 5,000 kilogrammes. — Si cependant la taxe de la classe B, appliquée sur un poids de 10,000 kilogrammes, donne une taxe moindre, c'est cette dernière qu'on perçoit.

b). *Tarifs spéciaux I, II et III.*

On expédie aux taxes des tarifs spéciaux les marchandises désignées dans la nomenclature correspondante quand l'expéditeur les remet avec une lettre de voiture par chargement d'au moins 10,000 kilogrammes sur un même wagon, ou paie pour ce poids. En cas de remises de quantités inférieures à 10,000 kilogrammes, mais égales à 5,000 kilogrammes au moins, ou de paiement de 5,000 kilogrammes par wagon, les marchandises des tarifs spéciaux I et II sont expédiées aux taxes de la classe A₁, et les marchandises du tarif spécial III à la taxe du tarif spécial II, à moins que la taxe correspondante sur 10,000 kilogrammes ne soit plus avantageuse.

Voir aussi, d'ailleurs, les conditions indiquées en 4 c et les prescriptions spéciales de la deuxième partie B¹.

¹ Les prescriptions spéciales de la partie II, B, contiennent la réglementation relative à une tarification s'écartant de celle ci-dessus pour certains articles, et en particulier la nomenclature des marchandises à expédier aux tarifs exceptionnels. On y trouve en outre, en ce qui concerne les Chemins du nord de l'Allemagne, une disposition exceptionnelle relative à la remise des marchandises en un seul wagon, qu'on a dû admettre lors de l'application de la réforme. — Les Chemins du Nord possédaient un grand nombre de wagons de capacité de chargement inférieure à 10,000 kilogrammes. Pour ne pas exclure tout ce nombreux maté-

c). *Dispositions communes à tous les chargements par wagons complets.*

Le groupement de marchandises quelconques est autorisé, à moins de dispositions réglementaires contraires (voir Annexe D I 4 § 5, XIV 2, XIX 2 et XXXIII 5 au § 48 du Règlement d'exploitation), mais sans responsabilité pour le dommage causé à l'une des marchandises par l'autre (voir § 67, chiffre 4 du Règlement d'exploitation). Les chargements par wagons complets peuvent donc être formés de marchandises diverses d'un seul et même tarif spécial ou de tarifs spéciaux différents, ou encore de marchandises des tarifs spéciaux et de marchandises de toute nature (A I et B). Dans ces cas, c'est la taxe correspondant à l'article payant le tarif le plus élevé qui est appliquée, à moins que le calcul, fait séparément d'après les poids isolés, donne un chiffre inférieur.

Les articles dénommés sous B I 4 c dans la nomenclature des marchandises encombrantes sont considérés, dans l'esprit de la disposition ci-dessus, comme marchandises du tarif spécial III, à moins qu'ils ne soient portés dans la nomenclature des marchandises des tarifs spéciaux I et II.

Lorsque ni la capacité, ni le tonnage du wagon ne sont utilisées complètement par l'expéditeur, l'administration du Chemin de fer a le droit de compléter de son côté le chargement, en prenant la responsabilité du dommage qui pourrait être causé aux marchandises déjà chargées par ce complément de chargement.

riel de l'application des tarifs spéciaux I, II et III aux transports qui y seraient effectués, on décida, dans la conférence générale de Berlin du 12-13 février 1877, de réserver le droit aux gouvernements des Administrations, possédant encore un grand nombre de wagons pouvant porter moins de 10,000 kilogrammes, d'adopter la disposition additionnelle suivante :

• L'expéditeur ne peut, pour l'application des taxes des tarifs spéciaux, exiger la mise à disposition d'autres wagons que ceux pouvant porter 10,000 kilogrammes. S'il n'y en a pas de disponibles, la Compagnie est autorisée à mettre à sa disposition d'autres wagons dont la capacité totale de chargement atteindra au moins 10,000 kilogrammes. Dans ce cas, l'expéditeur peut charger le ou les wagons mis à sa disposition jusqu'à ce qu'il ait utilisé leur capacité totale, de chargement en poids en payant les taxes des tarifs spéciaux. •

On supposait, disait expressément la décision prise à ce sujet, qu'on ne se servirait pas de ces autorisations en vue de la concurrence. C'est malheureusement ce qui s'est produit en raison de ce que les Chemins de fer du nord de l'Allemagne, contrairement aux conventions, ont étendu cette mesure au trafic direct. — L'achèvement de l'incorporation à l'Etat des Compagnies prussiennes a permis de l'étendre encore davantage, des expéditions en trafic intérieur pouvant se faire aux distances les plus éloignées sur les Chemins d'Etat. Comme actuellement le motif de cette réglementation a disparu, en raison de ce que les wagons à faible capacité ont été en grande partie modifiés et qu'un grand nombre de wagons neufs ont été construits avec capacité normale de chargement, il semble qu'il soit grand temps de supprimer cette réglementation additionnelle, contraire aux principes de la réforme et aux intérêts économiques de l'exploitation.

4. PRESCRIPTIONS SPÉCIALES RELATIVES A CERTAINS ARTICLES DE TRANSPORT

a). *Matières explosives.*

Pour les objets dénommés sous le chiffre 1 dans l'annexe D du Règlement d'exploitation des Chemins de fer allemands, on perçoit le double de la taxe ordinaire des marchandises de détail ou des chargements par wagons complets, mais, au minimum, la taxe pour 5,000 kilogrammes d'après les bases de la classe A₁ par envoi accompagné d'une lettre de voiture. Il n'est pas fait de différence lorsqu'il a été fait un chargement complémentaire avec d'autres marchandises ou non.

Lorsque, pour l'envoi de matières explosives, il faut, d'après les prescriptions réglementaires, intercaler des wagons de protection, et si l'on ne fait pas usage à cet effet de wagons chargés remis en même temps par le même expéditeur et avec son assentiment, on doit percevoir dans tous les cas la taxe réglementaire pour deux wagons de protection, sans qu'il y ait à tenir compte de ce que ces wagons étaient déjà compris dans la composition du train ou qu'il ait fallu les ajouter spécialement. Si plusieurs wagons complets de matières explosives sont expédiés en même temps par le même expéditeur pour la même destination, ils doivent être regardés comme *une seule* expédition au point de vue du nombre des wagons de protection à ajouter.

L'escorte nécessaire est transportée dans le fourgon d'après les taxes des conducteurs de bestiaux.

En outre, viennent s'ajouter les dépenses résultant de la surveillance de ces matières dans les gares, ainsi que toutes les autres dépenses propres de l'administration du Chemin de fer.

b). *Objets de dimensions exceptionnelles.*

Les objets qui, à cause de leurs dimensions exceptionnelles, ne peuvent être chargés dans les wagons couverts par les portes latérales, sont transportés aux conditions des marchandises par wagons complets, mais contre paiement d'un minimum de taxe de 1,000 kilogrammes pour chaque wagon utilisé et pour chaque envoi avec lettre de voiture, à savoir pour les colis en petite vitesse d'après la classe des colis de détail, et pour les colis en grande vitesse, quand l'envoi en grande vitesse est admis conformément à la prescription additionnelle II du § 56 du Règlement d'exploitation, d'après les taxes de la messagerie. Mais si le calcul fait avec les taxes ordinaires des wagons complets donne un résultat moins élevé, c'est ce dernier chiffre qui doit être perçu.

Le mode de taxation ci-dessus est également applicable lorsque d'autres.

marchandises sont remises à l'expédition sur la même lettre de voiture que des marchandises de dimensions exceptionnelles.

Les dispositions ci-dessus ne sont pas applicables aux objets de grande longueur en fer ou en bois, tels que rails, perches, planches, madriers, échelles et autres transportés en wagons découverts.

c). *Marchandises encombrantes.*

Pour les marchandises encombrantes, c'est-à-dire celles qui exigent une place de chargement exceptionnellement grande par rapport à leur poids, lorsqu'elles sont transportées comme colis de détail, les taxes sont calculées comme suit : on ajoute 50 p. 100 au poids réel et on perçoit la taxe de la grande vitesse ou de la classe des colis de détail sur ce poids majoré de moitié et arrondi.

On prend 30 kilogrammes comme minimum de poids.

Pour les marchandises encombrantes qui ne peuvent pas être, à cause de leurs dimensions exceptionnelles, chargées dans des wagons couverts par les portes latérales, on applique les dispositions relatives aux objets de dimensions exceptionnelles (4 B).

Pour les expéditions en grande vitesse par chargements incomplets composés en partie de marchandises encombrantes et en partie de marchandises non encombrantes, on fait le calcul de la taxe en prenant le poids réel pour les marchandises non encombrantes, le poids majoré de 50 p. 100 pour les marchandises encombrantes, et le poids total ainsi obtenu, avec minimum de 30 kilogrammes, sert de base¹.

d). *Véhicules.*

Les véhicules de toute nature, qui sont remis au bureau des *bagages*, ainsi que le *matériel roulant de chemin de fer* circulant sur ses propres roues ou transportés sur des trucs ou des wagons de chemins de fer de 20,000 kilogrammes de poids de chargement au plus, sont soumis aux taxes du tarif pour le transport des cercueils, des voitures et des animaux vivants (B 2 et 3).

Pour les véhicules qui sont remis dans les *bureaux de marchandises*, à l'exception du matériel roulant de chemin de fer ci-dessus désigné, les prescriptions suivantes sont en vigueur :

1° Les véhicules de toute nature *qui ne peuvent pas être chargés dans des wagons couverts par les portes latérales*, sont transportés VIDES aux prix du tarif spécial III, *chargés* aux prix de la classe par chargements complets

¹ Suit la désignation des marchandises encombrantes que nous laissons de côté.

correspondant aux marchandises chargées, en tant que pour *les véhicules non chargés*, la taxe ne ressort pas à un chiffre moindre lorsqu'elle est calculée d'après les conditions relatives aux objets de dimensions exceptionnelles (BI 4 B).

2° Les véhicules de toute nature, *qui peuvent être chargés en wagons couverts par les portes latérales*, sont transportés, s'ils sont remis comme colis de détail, aussi bien chargés que vides, aux prix et conditions des marchandises encombrantes (BI 4 c), et s'ils sont remis comme chargement par wagons complets, d'après le tarif spécial III s'ils sont vides, d'après la classe par chargements complets correspondant aux marchandises chargées, s'ils ne sont pas vides. Les voitures de poupées et autres voitures servant de jouets d'enfants, les brouettes pour sacs, les brouettes en fer et les traîneaux d'enfants en fer ne doivent pas être compris parmi les véhicules définis ci-dessus.

3° Les voitures de transport, les trucks et tombereaux à traction de locomotives, chevaux ou bras, ainsi que les charrettes à bras sont transportés d'après les conditions des § 1° et 2° ci-dessus lorsqu'ils sont chargés sur wagons de Chemins de fer, et comme matériel roulant de Chemins de fer, s'ils circulent sur leurs propres roues.

4° Les voitures de panoramas, carrousels et autres, ainsi que les traîneaux et les pompes à incendie sont traités comme véhicules vides. Les locomobiles, machines à battre, semoirs et blutoirs, ainsi que les traîneaux d'enfants se rangent sous la rubrique « fers et aciers » du tarif spécial I.

Les animaux vivants isolés, chargés dans les voitures de panoramas, les carrousels, etc., ne sont pas taxés à part, de même que le reste du contenu des voitures.

Il ne faut toutefois pas comprendre sous cette rubrique les envois d'animaux vivants dans des voitures spéciales (voitures de ménageries, etc.) ; ces expéditions sont soumises en ce qui concerne la remise, l'expédition et le calcul des taxes, aux conditions du tarif des cercueils, des véhicules et animaux vivants.

5° Les véhicules, ainsi que les voitures nommées au § 4°, sont soumis aux conditions des tarifs mentionnés aux § 1° et 2°, même si les roues et les timons sont enlevés.

e). *Emballages ayant servi.*

1° Pour les emballages ci-après, lorsqu'ils sont remis *ayant servi et vides* et qu'ils sont transportés comme détail, on calcule la taxe de la classe des colis de détail d'après la moitié du poids réel, mais avec minimum de 20 kilogrammes :

Tonneaux (d'une contenance de moins de 800 litres), baquets, cuves et cuveaux (d'une contenance de moins de 400 litres), tonneaux et récipients

en métal (pour le transport d'esprit, de produits chimiques, d'huile, de vernis, de houblon, etc.), récipients en fer-blanc pour le transport du lait lorsqu'ils sont pourvus de la marque du propriétaire, caisses (métalliques ou non), caisses avec boîte mobile en fer-blanc, caisses à claire-voie, harasses, cages, perchoirs, paniers, paniers à claire-voie et à volaille, sacs.

Le même tarif est applicable aux tonneaux ayant servi, aux caisses ou paniers dans lesquels on a placé des emballages vides des catégories ci-dessus, ou de la paille, ou du foin d'emballage à condition que la vérification du contenu puisse se faire facilement, ainsi qu'aux couvertures en poils ayant servi au transport de poudre et de munitions, et aux paniers de transport de projectiles avec doublure en bois. Le transport a lieu sans responsabilité en cas de perte du contenu.

2° Toutes les autres espèces d'emballages ayant servi, telles que bouteilles, brocs en métal non spécifiés ci-dessus, boîtes et récipients en fer-blanc, cruches, rouleaux, gaines, roulettes, toiles d'emballage usées, sacs décousus, planches et lattes pour emballages, emballages en poils et peaux d'animaux, malles, boîtes et cartonnages, en outre tonneaux, paniers et caisses contenant des bouteilles vides, des brocs, des cruches, des boîtes, des boîtes à cigares, etc., caisses pour le transport des projectiles et autres récipients vides disposés spécialement pour le transport de munitions militaires ou d'autres ustensiles militaires, doivent être taxés d'après leur poids réel.

3° Pour les ballons vides en verre ou en terre cuite ayant servi et pour les pièces et les foudres vides, on taxe d'après la classe des marchandises par charges incomplètes en se basant sur la moitié du poids réel, mais avec un minimum de poids de 1,000 kilogrammes par wagon, à moins que le calcul d'après la classe des marchandises par charges incomplètes ne donne un chiffre moindre en prenant le poids majoré de 50 p. 100 pour les ballons en verre ou en terre, et le poids réel pour les pièces et les foudres; dans ce dernier cas il faut appliquer ce dernier mode de calcul.

On doit entendre par pièces et par foudres les tonneaux d'une contenance de 800 litres et au-dessus.

4° Si des tonneaux à bière vides et ayant servi, sont chargés dans des wagons spécialement aménagés pour le transport de la bière retournant à la gare de destination des tonneaux vides, la taxe est calculée d'après le poids réel, avec minimum de 1,000 kilogrammes par wagon, aux prix du tarif spécial III, à moins qu'il ne résulte une taxe moindre du calcul d'après les taxes de la classe de détail en prenant la moitié du poids. Les prescriptions relatives aux chargements par wagons complets sont applicables à ces expéditions.

5° Les dispositions ci-dessus ne sont pas applicables aux emballages ayant

servi remis en grande vitesse : ces derniers sont transportés aux conditions générales des transports en grande vitesse ¹.

f). *Liquides en wagons-citernes et autres wagons-réservoirs.*

Pour les transports de liquides de toute nature (goudrons, eaux ammoniacales, pétrole, acides, esprit, vin, etc.) dans des wagons-réservoirs, on calcule la taxe d'après la classe du tarif relative au liquide en question, avec minimum de 10,000 kilogrammes par wagon. Les wagons vides en retour sont expédiés gratuitement. De même les wagons vides se rendant au lieu de remplissage sont expédiés en franchise, s'ils reviennent chargés à la station expéditrice. On ne doit considérer comme wagons-citernes ou wagons-réservoirs, pour ce qui est dit ci-dessus, que ceux dans lesquels les citernes ou les réservoirs remplacent la caisse de la voiture ou ceux dans lesquels, après enlèvement des parois extrêmes et latérales, les corps de chaudières, cylindres en métal, les tonneaux ou autres récipients sont fixés au plancher du wagon de telle sorte qu'ils ne peuvent être enlevés sans difficultés spéciales.

g). *Bois de grande longueur et objets similaires.*

1. Pour les objets dont le transport exige, suivant l'appréciation du Chemin de fer, l'interposition de wagons de protection, par exemple pour les bois de grande longueur, les barres de fer et les échelles, on perçoit pour chaque wagon de protection 15 pfennigs par kilomètre. Les objets en question ne doivent pas reposer sur les wagons de protection ².

¹ Tandis que l'on prend, pour base du calcul des taxes des marchandises encombrantes, une majoration de 50 p. 100 du poids, pour les emballages vides *ayant servi*, on retranche au contraire 50 p. 100 pour permettre le retour et le réemploi des emballages. Les emballages ne servent en effet qu'au transport, et il est donc dans l'intérêt du trafic de donner la possibilité de leur emploi fréquent, afin qu'un nouvel emballage n'ait pas besoin d'être fourni à chaque transport, pour rendre ce transport possible. On produit ainsi une économie directe sur les fournitures indispensables pour le transport. Autrefois, on n'accordait une réduction sur le transport en retour des emballages vides dans les tarifs les plus divers que s'ils suivaient le même trajet qu'à l'aller, et dans le cas seul où l'expéditeur pouvait prouver, par la présentation de la lettre de voiture, que le transport des emballages à plein avait eu lieu. On a laissé tomber cette disposition gênante pour le Chemin de fer et pour le public dans le tarif réformé, en admettant avec raison que les envois d'emballages vides s'équilibraient sensiblement avec les transports en charge.

La condition du transport à plein tarif des emballages en grande vitesse est justifiée parce qu'il est admissible que — si le transport des emballages usés est tellement urgent qu'on ne puisse attendre les délais du transport en petite vitesse — il y a un tel intérêt à leur transport rapide, qu'il est inutile de le favoriser par des réductions spéciales de taxe.

Les tonneaux, caisses et paniers *neufs* sont taxés comme objets de commerce d'après le tarif des marchandises encombrantes ; de même les ballons en verre ou en terre neufs et emballés : non emballés, ces derniers ne sont admis que par wagons complets. (Heinsius, ouvrage cité plus haut.)

² Le chargement des wagons de protection est autorisé aux conditions suivantes, sous le contrôle des agents du Chemin de fer :

2. Lorsqu'il faut plus d'un wagon pour le chargement des bois de grande longueur ou autres, chaque wagon est considéré comme supportant la même fraction du chargement total, et la taxe est calculée sur ces bases d'après les prescriptions en vigueur. Cette prescription prend également place, lorsque les wagons employés au transport sont attachés entre eux d'une manière fixe.

h). *Poissons.*

Les poissons frais, les poissons vivants dans des baquets ou des tonneaux, et les petits animaux aquatiques destinés aux aquariums, et le frai de poissons sont transportés, lorsqu'ils sont remis avec une lettre de voiture blanche, aux taxes ordinaires de la petite vitesse par les trains de voyageurs ou de messageries désignés à cet effet par l'administration du Chemin de fer. Lors de la remise en grande vitesse, l'expédition a lieu par les trains-poste et express, en tant que l'emploi de ces trains n'est pas interdit par suite de considérations relatives à l'exploitation. Pour pouvoir revendiquer cette réduction de tarifs, les poissons vivants doivent être chargés dans les récipients gradués par l'administration, et la contenance indiquée par le poinçon officiel de contrôle est prise pour base du calcul des taxes de telle façon que pour chaque litre de contenance, que l'espace correspondant soit utilisé ou non, on compte 1 kilogramme. On admet exceptionnellement au transport aux mêmes conditions les poissons dans des récipients non contrôlés, en calculant la taxe d'après le poids brut réel lorsque ce dernier ne dépasse pas 25 kilogrammes pour chaque récipient ¹.

i). *Métaux précieux.*

Pour l'envoi de barres d'or et d'argent, de platine, d'argent monnayé et en papier, de papiers de valeurs et de documents, de bijoux et de pierres pré-

a). Les objets à charger doivent être adressés au destinataire du chargement principal et à la même gare de destination.

b). La taxe pour les objets chargés sur le wagon protecteur, pour lesquels l'expéditeur doit remettre une lettre de voiture spéciale, est établie d'après les tarifs correspondants, mais on porte en déduction du total ainsi obtenu la taxe à percevoir pour les wagons de protection eux-mêmes. Le transport a donc lieu gratuitement, si cette dernière taxe qui doit tout d'abord être couverte, dépasse ou égale la taxe calculée comme ci-dessus.

¹ Sur les Chemins de fer de l'Etat prussien, on transporte encore aux mêmes conditions, c'est-à-dire par trains de voyageurs et de messageries, aux prix ordinaires de la petite vitesse, des objets d'alimentation se détériorant facilement, en tant que l'Administration reconnaît la possibilité de l'emploi des trains de voyageurs, suivant les besoins de l'exploitation et la marche des trains. Ce sont : le lait, la bière (en fûts), le pain les fruits frais — ainsi que les raisins — (à l'exclusion des fruits du Midi). Les pots à lait vides et les coquillages de mer frais en provenance des ports allemands de la mer du Nord jouissent de la même réduction, mais non les fruits d'un prix élevé, hors de saison, produits dans des serres ou importés des pays méridionaux.

cieuses, de perles vraies et autres, on perçoit la taxe de la grande vitesse pour colis de détail majorée de 50 p. 100 avec un minimum de 2,500 kilogrammes par envoi, ou la taxe de grande vitesse majorée de 50 p. 100 par wagons complets. L'expédition a lieu par les trains de voyageurs désignés par l'administration. Si, sur la demande de l'expéditeur et avec l'assentiment de l'administration, le transport est effectué par un trains express, les wagons ne doivent être chargés qu'aux $\frac{2}{3}$ de leur limite de chargement. En cas de transport par trains express, on perçoit le double des taxes prévues ci-dessus pour le transport par trains ordinaires. En cas de transport par trains spéciaux, on perçoit les taxes prévues pour le transport par trains express avec minimum de 4 marks par kilomètre et perception totale minima de 100 marks.

k). *Envois d'abeilles.*

Pendant la nuit les envois d'abeilles sont transportés, à défaut de trains de marchandises convenables, par trains de voyageurs (à l'exception des trains-poste, express et rapides), aux taxes ordinaires des chargements incomplets et, dans le cas de wagons complets, aux taxes ordinaires de la classe générale des chargements par wagons complets.

l). *Viande fraîche.*

Le bétail fraîchement abattu et la viande fraîche sont expédiés aux prix des marchandises de détail et aux conditions des marchandises par wagons complets, en calculant la taxe pour un minimum de 2,000 kilogrammes par wagon employé et par envoi faisant l'objet d'une lettre de voiture. Mais, s'il résulte une taxe moindre du calcul d'après le tarif ordinaire par wagons complets, c'est ce dernier qui est appliqué.

II. — CHARGEMENT ET DÉCHARGEMENT DES MARCHANDISES

Le chargement en wagons et le déchargement des wagons, des marchandises qui sont transportées aux prix du détail en petite et en grande vitesse, sont faits par les soins et aux frais du Chemin de fer. (Voyez cependant annexe D n° XVI 4, XVII, XVIII, XIX, XXII et XXV au § 48 du Règlement d'exploitation.)

Toutefois, pour les objets qui pèsent isolément plus de 750 kilogrammes ou dont les dimensions dépassent la capacité d'un wagon, le Chemin de fer peut exiger le chargement par l'expéditeur et le déchargement par le destinataire.

Toutes les autres marchandises doivent être chargées et déchargées par l'expéditeur et par le destinataire, à moins que le Chemin de fer n'entre-

prenne ces opérations contre les taxes indiquées au tarif des frais accessoires (section C) ¹.

III. — BACHAGE DES MARCHANDISES. USTENSILES DE CHARGEMENT

1° Il est regardé comme convenu que le Chemin de fer a le droit de transporter en wagons découverts les marchandises des tarifs spéciaux, à l'exception de celles énoncées sous le chiffre 2, et qu'il n'est pas responsable du dommage pouvant résulter du danger inhérent au transport en wagon découvert, lorsqu'il a lieu en l'absence d'une prescription contraire portée par l'expéditeur sur la lettre de voiture.

2° *Désignation des marchandises des tarifs spéciaux à transporter à couvert* (ce sont environ cent espèces de marchandises des tarifs spéciaux, que nous renonçons à énumérer) ².

3° Les expéditeurs n'ont pas le droit d'exiger le transport en wagons couverts pour des expéditions composées en partie de marchandises des catégories désignées sous le chiffre 2, et en partie d'autres marchandises des tarifs spéciaux.

4° Si le chargement en wagon couvert est prescrit d'une manière expresse dans la lettre de voiture pour des marchandises que le Chemin de fer est autorisé par les dispositions ci-dessus des § 1 et 3, à transporter en wagons découverts, on applique les tarifs des classes correspondantes avec majoration de 10 p. 100.

¹ La demande faite au chemin de fer d'avoir à opérer le chargement doit être consignée par écrit par l'expéditeur sur la lettre de voiture, la demande de déchargement à opérer par le Chemin de fer doit être faite par écrit par le destinataire. Si le chemin de fer accueille ces sortes de demandes, l'expéditeur ou le destinataire n'ont plus aucune action sur les opérations de chargement ou de déchargement. Si le Chemin de fer met à la disposition de l'expéditeur ou du destinataire, sans qu'il y ait eu de demande écrite à cet effet, le nombre d'hommes nécessaires au chargement ou au déchargement sous sa direction ou sous la direction de ses fondés de pouvoir, cet acte ne peut être considéré comme une reprise de l'opération du chargement ou du déchargement par le Chemin de fer; les dispositions du § 67, 4 du Règlement d'exploitation ne sont donc pas touchées par ce fait.

² D'après cette désignation, les marchandises de la classe générale par wagons complets — rien n'étant spécifié à leur égard — sont transportées de la manière que leur nature exige, avec responsabilité entière du Chemin de fer. Les marchandises des tarifs spéciaux doivent être transportées à découvert, lorsqu'elles ne sont pas comprises dans le tableau des marchandises à transporter à couvert. En principe, sont admises dans ce tableau toutes les marchandises des tarifs spéciaux dont la nature exige le transport à couvert. D'après cela toutes les marchandises doivent être transportées de la manière que comporte leur nature : cette méthode est rationnelle et économiquement juste. (Heinsius, ouvrage déjà cité.)

Autrefois, on n'accordait le transport à couvert des marchandises énumérées sous le chiffre 2 sans taxe supplémentaire, que dans le cas où il y avait des wagons couverts disponibles à la gare d'expédition. Cette disposition était tirée du système de classification à la valeur, et avait l'inconvénient de laisser la fourniture de wagons couverts sans supplément de taxe au bon plaisir des agents inférieurs, et d'avoir des taxes différentes suivant que les wagons couverts étaient disponibles ou qu'il fallait les faire venir, une surtaxe de 10 p. 100 étant calculée dans ce dernier cas. Voir aussi les comptes rendus sténographiques de l'*Enquête sur la réforme des tarifs allemands de 1875*, p. 32 à 36.

5° En cas de transport à découvert des marchandises des tarifs spéciaux dénommées sous le chiffre 2, ou des marchandises des classes générales des chargements par wagons complets, le Chemin de fer est responsable du dommage résulté de ce mode de transport, à moins que l'expéditeur n'ait prescrit dans la lettre de voiture le transport en wagon découvert, ou que le transport à découvert ne soit rendu obligatoire par une disposition du règlement d'exploitation ou du règlement sur la police des Chemins de fer.

6° En tant que le Chemin de fer a des bâches disponibles, et que leur détérioration par les articles à charger n'est pas à craindre, suivant l'appréciation de l'administration ou du bureau expéditeur, ces bâches sont mises à la disposition de l'expéditeur contre paiement de la taxe de location de bâches fixée au tarif pour les frais accessoires (section C), si l'expéditeur en fait la demande expresse dans la lettre de voiture : « Je demande la fourniture d'un wagon ouvert avec bâche. »

Cette demande a, au point de vue de la responsabilité du Chemin de fer, la même action en ce qui concerne les marchandises des classes générales des chargements par wagons complets et les catégories de marchandises dénommées au chiffre 2, que la demande de wagons découverts sans bâches (voyez §). En ce qui concerne les autres marchandises des tarifs spéciaux et les chargements mixtes (voyez 3°), l'administration n'accepte également pas de responsabilité plus étendue que celle qui lui incombe lors du transport en wagons découverts sans bâches (§ 1).

L'expéditeur doit placer lui-même sur les chargements ou faire placer par ses gens les bâches qui lui sont remises en location.

7° Si on utilise, *sans une demande de l'expéditeur*, des wagons découverts bâchés au lieu de wagons couverts pour le transport de marchandises des classes générales des chargements par wagons complets ou des marchandises des tarifs spéciaux dénommés sous le chiffre 2, il ne doit pas être perçu de location de bâches.

8° En ce qui concerne les bâches fournies par les expéditeurs, les dispositions suivantes sont en vigueur :

a). On ne doit admettre que les bâches qui sont pourvues de l'indication durable et claire du nom du propriétaire et du lieu qu'il habite (nom de la station du Chemin de fer).

b). Les bâches appartenant aux expéditeurs, qui servent à protéger les chargements, sont transportées gratuitement jusqu'au destinataire lors de l'envoi des marchandises; toutefois le poids total, y compris les bâches, ne doit pas dépasser le chargement maximum admissible pour les wagons. Le retour des bâches est fait de même gratuitement, lorsqu'elles sont réexpédiées au propriétaire par le destinataire dans un délai de trois mois, par petite vitesse.

c). Les bâches appartenant aux expéditeurs doivent être remises aux destinataires en même temps que l'envoi; par suite les expéditeurs ou la gare expéditrice doit porter sur les feuilles de voiture et les feuilles de chargement la mention :

« Avec bâches appartenant à l'expéditeur, pour protéger le chargement. »

d). Lors du retour des bâches, leur destinataire doit présenter la lettre de voiture primitive que la gare doit frapper de son timbre, et remettre une autre lettre de voiture à l'adresse du destinataire en y faisant expressément la mention suivante :

« A expédier gratuitement. »

Si cette mention est omise, ou si la lettre de voiture primitive n'est pas présentée immédiatement lors de la remise des bâches pour l'envoi en retour, on doit percevoir la taxe conformément aux tarifs.

e). Le Chemin de fer n'est responsable de la perte, des avaries ou des retards de livraison lors du renvoi des bâches, que si ces dernières sont remises avec paiement de taxe.

9. Les conditions énumérées ci-dessus sous le chiffre 8 sont appliquées d'une manière analogue aux ustensiles de chargement remis par les expéditeurs, tels que voitures, cloisons de séparation, charpentes, poutres, tréteaux, ranchers, madriers, supports, contreforts, chaînes, cordes, cales et autres.

10. Les récipients à glace et la glace qui accompagne les transports de bière remis par les expéditeurs par wagons complets, sont traités comme les bâches fournis par les expéditeurs et les autres ustensiles de transport, c'est-à-dire admis au transport gratuit. Il va de soi que l'application de la classe A¹ dépend de la taxe à percevoir pour au moins 5,000 kilogrammes et l'application de la classe B¹ de celle à percevoir pour au moins 10,000 kilogrammes par wagon et par lettre de voiture, et le chargement maximum du wagon ne doit pas être dépassé, y compris les poids des récipients à glace et de la glace¹.

¹ Tandis que pour l'envoi en retour des emballages vides, il n'est accordé qu'une réduction de 50 p. 100, on a appliqué dans les dispositions ci-dessus ce principe, que tous les ustensiles de transport qui sont nécessaires pour l'envoi de la marchandise et qui sont fournis par les expéditeurs eux-mêmes et à leurs frais, en l'absence de la fourniture de ces ustensiles par le Chemin de fer ou pour d'autres motifs, doivent être renvoyés gratuitement. Les opérations du Chemin de fer sont réduites par la fourniture de ces ustensiles ou moyens de transport par les expéditeurs, et il n'est que juste qu'ils ne soient pas taxés à l'aller et en outre renvoyés gratuitement à l'expéditeur. Le transport en retour a lieu par l'itinéraire du voyage d'aller, parce qu'on ne peut demander le retour gratuit des objets qui ont servi aux transports qu'aux administrations qui ont perçu la taxe pour la marchandise transportée. (Heinsius, ouvrage déjà cité.)

62. Développement du tarif de réforme par la commission permanente des tarifs, le comité du trafic, et par les conférences générales. — Pour continuer le développement uniforme du tarif de réforme, il fut institué, sur la proposition du ministre du commerce de Prusse et à la suite d'un accord intervenu entre les différents gouvernements allemands, une commission des tarifs, composée des représentants des Chemins de fer des Etats allemands et de deux Compagnies privées allemandes, (en ce moment le Chemin du Palatinat et le Chemin de fer de Frédéric-François de Mecklembourg). En outre, une délégation permanente des parties intéressées au trafic, le comité du trafic, composé de treize membres et d'autant de suppléants, dont quatre sont choisis par le conseil de l'agriculture parmi les agriculteurs, huit par la délégation permanente de la chambre de commerce allemande dans les cercles commerçants ou les industriels, et un membre ou un suppléant fourni par la Bavière. Depuis 1883, quelques administrations de Chemins de fer suisses, qui ont adopté le système de tarifs allemands, sont également entrées dans la commission des tarifs avec voix consultative et avec le droit de faire des propositions.

La commission permanente des tarifs tient annuellement trois séances ordinaires, et en outre des séances extraordinaires, suivant les besoins. Elle a à faire la discussion préalable de toutes les propositions de *modifications du schéma des tarifs, des prescriptions des tarifs, de la classification, etc.*, et à discuter les propositions plus importantes en commun avec le comité du trafic, mais de telle sorte que les deux assemblées votent séparément.

Ses décisions ou ses rapports sont présentés à la conférence générale de tous les Chemins de fer allemands, qui est, en règle générale, convoquée une fois par an par le ministre des travaux publics de Prusse, et qui décide par simple majorité de leur adoption ou de leur rejet. Le nombre de voix des différentes administrations est déterminé d'après la longueur de leur réseau. Les décisions de la conférence générale deviennent exécutoires lorsqu'il n'est pas fait d'opposition dans le délai de quatre semaines, par plus d'un $\frac{1}{3}$ du nombre total des voix. Celles des décisions de la commission des tarifs qui donnent simplement interprétation des dispositions existantes, ne sont pas soumises en règle générale à la conférence générale, mais deviennent valables lorsqu'il n'est pas fait d'opposition auprès de la direction gérante avant la séance ordinaire suivante de la commission des tarifs par un nombre d'administrations représentant un dixième du nombre total des voix. Si cela a lieu, l'affaire est présentée à la conférence générale qui décide, comme il a été dit ci-dessus. Les décisions prises par la conférence générale sont enfin subordonnées encore à l'approbation des administrations du contrôle de l'Etat des divers Chemins de fer, mais qui jusqu'à présent n'a jamais été

refusée. C'est de cette manière que s'accomplit le développement organique du tarif de réforme concerté en commun, qui s'est notamment étendu à la modification des prescriptions de tarifs douteuses ou impropres et à de nombreux déclassements, c'est-à-dire au passage d'articles d'une classe plus élevée dans une classe inférieure¹.

La compétence de la commission des tarifs et de la conférence générale s'étend :

1° Aux prescriptions générales des tarifs pour le trafic des voyageurs et bagages, pour le transport des cercueils, des voitures, et des animaux vivants ainsi que pour le trafic des marchandises ;

2° Aux dispositions générales additionnelles au règlement d'exploitation.

La compétence du comité du trafic est la même, sauf qu'il est incompétent pour les affaires concernant le trafic des voyageurs et des bagages.

Des dispositions additionnelles communes au règlement d'exploitation pour tous les Chemins de fer allemands ont été établies par la commission des tarifs et publiées après adoption par la conférence générale, en même temps que les prescriptions des tarifs et la classification des marchandises sous le titre de : « *Tarif allemand des marchandises, 1^{re} partie* », contenant les dispositions générales communes à tous les tarifs allemands de marchandises.

En outre, un schéma de tarifs commun et des prescriptions de tarifs communes ont été établies pour le transport des cercueils, des voitures et des animaux vivants, pour tous les Chemins de fer allemands, et publiés après adoption par la conférence générale, sous le titre de : « *Tarif allemand pour le transport des cercueils, des voitures et des animaux vivants, 1^{re} partie*. » Les modifications à ces deux tarifs sont soumises à une décision de la commission des tarifs et de la conférence générale et sont réunies et publiées par l'administration gérante (Direction royale des Chemins de fer à Berlin).

Les modifications au tarif pour les cercueils, les voitures et les animaux vivants sont, en outre, publiées spécialement par les diverses administrations, parce que dans ce cas les taxes, pour la fixation desquelles la conférence générale n'est pas compétente, sont également comprises dans le schéma des tarifs.

63. L'Union de trafic des Chemins de fer allemands. — En 1886, l'Union de trafic des Chemins de fer allemands a été fondée en remplacement de l'Union des tarifs (voir § 53), et les administrations de Chemins de fer de

¹ Un relevé exact des déclassements opérés jusqu'à ce jour se trouve dans le journal de l'*Union des Chemins de fer allemands*, 1883, p. 65 et suiv. Le nombre et l'importance de ces déclassements est si considérable, que l'on prévoit dans cet article la disparition prochaine du tarif spécial I^{er} ou son absorption par le tarif spécial II. Un tel développement répondrait aux principes de la tarification suivant l'économie publique.

l'Allemagne du Sud, qui ne participaient pas à l'Union des tarifs, adhérèrent également à l'Union de trafic.

Celle-ci a comme membres 64 administrations de Chemins de fer allemandes, y compris les 11 Directions royales des Chemins de fer de l'État prussien et 3 administrations étrangères avec voix consultative, savoir : les Directions des Chemins de fer hollandais et de la société du Rhénan néerlandais, ainsi que la Direction générale de la société des Chemins de fer de l'État néerlandais.

L'Union a pour but (§ 1 des statuts) « le développement des branches du service relatives au transport des voyageurs, des bagages, des cercueils, des voitures, des animaux vivants et des marchandises, et d'arriver à une concordance aussi complète que possible des prescriptions y relatives, en particulier^r pour les modes d'expédition et de décomptes, en réservant les limites du rayon d'activité de la commission permanente des tarifs et des conférences générales des Chemins de fer allemands ayant traité de questions de tarifs ».

Pour atteindre ce but, l'Union prend des décisions, soit qui ne font que recommander les institutions examinées aux membres de l'Union, soit qui obligent ces derniers à leur exécution.

Les affaires sur lesquelles peuvent être prises des décisions « obligatoires » sont énumérées dans une annexe aux statuts (annexe I) et sont actuellement les suivantes :

1° Les prescriptions d'exécution pour le règlement pour le transport des troupes et des approvisionnements des armées, etc., pour les Chemins de fer auxquels ce règlement est applicable ;

2° Les prescriptions relatives à l'exécution des dispositions (annexe D au § 48 du règlement d'exploitation pour les Chemins de fer d'Allemagne) concernant les objets admis conditionnellement au transport sur les Chemins de fer — pour les Chemins de fer sur lesquels ces prescriptions sont applicables ;

3° Les prescriptions relatives aux avis à donner et aux recherches à faire pour les bagages et les colis manquants, en trop, avariés ou pour lesquels on a constaté une différence de poids, etc., à l'arrivée ;

4° Les dispositions à prendre pour les objets trouvés, en tant que les lois du pays ne s'y opposent pas pour certaines administrations ;

5° La simplification du règlement des demandes de détaxe et de remboursement du trafic des voyageurs, des bagages et des marchandises ;

6° L'introduction de formulaires uniformes pour les lettres-de voiture, les feuilles d'expédition et la comptabilité ;

7° L'établissement de prescriptions communes pour la fermeture et la manœuvre des wagons ;

8° L'uniformité de traitement des objets remis au transport et destinés à une exposition publique ;

9° Les prescriptions concernant la perception des amendes conventionnelles et des taxes perçues en moins ;

10° L'introduction de formulaires uniformes pour les feuilles de route.

Toutes les décisions de l'assemblée de l'Union, qui se rapportent aux branches du service désignées dans le § 1, sont soumises à la déclaration écrite subséquente des administrations adhérentes (§ 5, 4) ; pour les modifications ou les additions à la nomenclature de l'annexe I, c'est-à-dire aux affaires pour lesquelles il peut être pris des décisions à la majorité ayant le caractère « obligatoire », il faut une décision unanime écrite, l'abstention étant considérée comme une acceptation de la part des membres qui ne remettent pas de déclaration (§ 11).

Les décisions de l'Union relatives aux affaires désignées dans l'annexe I doivent être appliquées par tous les membres de l'Union, dans la mesure et dans les délais fixés, et être observés jusqu'à ce que l'Union ait décidé une modification ou des suppressions par la même voie. Cette obligation ne s'étend toutefois qu'aux relations des membres entre eux, en sorte que chacun reste libre en ce qui concerne l'organisation des installations locales à l'intérieur de son réseau (§ 8, 1, 2).

Toutes les administrations ont à aviser, dans un délai déterminé, la Direction gérante (actuellement la Direction royale des Chemins de fer à Hanovre) de l'exécution des décisions tant « obligatoires » que « facultatives » ; mais, en ce qui concerne ces dernières, les administrations seules qui les ont exécutées sont tenues de donner les avis. La Direction gérante porte ces avis à la connaissance des autres membres (§ 8 et 7).

Toutes les propositions adressées à l'administration gérante pour être soumises à la décision de l'Union, à l'exception de celles qui sont déclarées urgentes dans l'assemblée de l'Union, doivent être soumises à l'examen préalable de la commission permanente instituée à cet effet.

Dans les réunions des commissions, ainsi que dans les assemblées de l'Union, qui ont lieu deux fois par an, chaque membre représenté n'a qu'une voix, et les décisions sont prises à la majorité des voix. En ce qui concerne la déclaration écrite ultérieure de chaque administration, relativement à ces décisions, chaque membre a un droit de vote proportionnel aux réseaux et aux lignes soumis à son exploitation : pour une longueur totale de 50 kilomètres et au-dessous, 1 voix ; de 50 à 150 kilomètres, 2 voix ; de 150 à 300 kilomètres, 3 voix ; pour plus de 300 kilomètres jusqu'à 500 kilomètres, 4 voix ; et pour chaque 200 kilomètres ou fraction de 200 kilomètres, 1 voix en plus (§ 5, 1 à 5).

L'Union a déjà développé une activité considérable et couronnée de succès dans chacun des domaines définis ci-dessus par 1 à 10, et créé un certain nombre de prescriptions et de règlements pratiques et uniformes pour les Chemins de fer allemands.

64. Essais de rétablissement du système des classifications. — Une partie des Chemins de fer allemands, en particulier les Chemins de fer particuliers de l'Allemagne du Nord, étaient au début opposés au nouveau tarif de réforme, et ne l'avaient accepté, ainsi que nous l'avons mentionné au § 59, que sous la pression des circonstances. Avant même qu'il ait reçu sa pleine exécution, ils cherchaient à l'écarter. Peu de temps après la réunion de la commission des tarifs, les Compagnies particulières de l'Allemagne du Nord et les Chemins de fer de l'État de Saxe firent dans ce but des propositions de modifications de fond au tarif de réforme en utilisant habilement les réclamations de transporteurs de l'Allemagne du Nord ; ces modifications étaient destinées à faire de nouveau du tarif de réforme un simple tarif de classification à la valeur.

Les plaintes des intéressés de l'Allemagne du Nord étaient provoquées :

1° Par une élévation partielle de la taxe des marchandises par expéditions partielles. Le tarif de réforme n'avait prévu qu'une seule classe pour les colis de détail, tandis qu'antérieurement il en existait dans les tarifs des Chemins de fer de l'Allemagne du Nord le plus souvent trois, dans quelques tarifs deux (par exemple les Chemins de la Thuringe), et ce n'était que dans quelques cas isolés qu'il n'y avait qu'une classe (par exemple sur les Chemins de fer d'Atona-Kiel et sur le Rhénan). Les bases des tarifs à trois classes étaient généralement les suivantes (y compris la surtaxe de 20 p. 100 existant à cette époque) :

| | Pour la 1 ^{re} classe (normale) | Pour la 2 ^e classe | Pour la classe A |
|---------------------------------|--|-------------------------------|------------------|
| Pour le mille-quintal | 5,0 pf. | 4,00 pf. | 3 pf. |
| Ou pour la tonne kilométrique . | 13,3 » | 10,67 » | 8 » |

Dans les tarifs à deux classes, c'était la classe A, la plus basse, qui manquait. Les bases pour l'unité de distance des tarifs à une seule classe de marchandises par expéditions partielles correspondaient en général aux bases de classe normale ci-dessus sans surtaxe. La taxe de manutention variait le plus souvent entre 5 et 10 pf. par quintal (10 à 20 pf. par 100 kg.), mais elle était aussi fréquemment moindre, notamment dans les tarifs locaux.

Lors de l'introduction du tarif de réforme les bases normales des Chemins de fer de l'Etat prussien étaient fixées à 11 pfennigs pour la tonne kilométrique, c'est-à-dire un peu supérieures à la base moyenne des anciens tarifs à trois classes

ou à la base la plus faible des anciens tarifs à deux classes. La taxe normale de manutention fut d'abord arrêtée généralement à 20 pfennigs par 100 kilogrammes, puis abaissée jusqu'à 10 pfennigs pour les distances de moins de 100 kilomètres. Les autres lignes de l'Allemagne du Nord adoptèrent en partie les mêmes bases, en partie des bases un peu plus élevées. La réforme des tarifs n'eut donc pour conséquence une élévation de taxes importante d'une manière générale que pour les marchandises de détail qui étaient transportées autrefois au taux de la classe réduite A des tarifs à trois classes, tandis que les expéditions de détail de l'ancienne classe II subissaient une petite élévation de taxe, et celles de l'ancienne classe normale A une réduction assez importante.

Néanmoins cette élévation de tarifs se fit sentir désagréablement pour certains articles réduits au petit trafic et transportés précédemment au prix de la troisième classe de détail, notamment quand il s'agissait de parcours un peu considérables : de là résultèrent les plaintes que nous venons de mentionner, et qui émanaient principalement de l'industrie de ferrailles rhénane et westphalienne. Les facilités accordées par le nouveau tarif des wagons complets, en particulier la création des classes générales de chargements complets, grâce auxquelles le trafic de groupage des agences d'expéditions (qui en était réduit auparavant aux marchandises des classes réduites par wagons complets) prit une extension inconnue jusqu'alors, ne parurent pas suffisantes pour compenser le préjudice causé au petit trafic par l'élévation du prix de transport des expéditions de détail tarifées précédemment à un taux moindre.

2° D'autres plaintes résultèrent de l'introduction du principe du tarif à la capacité, à savoir que les taxes par wagons complets n'étaient accordées qu'en cas de chargement dans un même wagon, et non comme dans les tarifs de classification à la valeur, en cas de remise d'un poids déterminé, même si le chargement avait lieu dans plusieurs wagons.

Cette prescription si raisonnable en elle-même et d'un égal intérêt pour le trafic et les Chemins de fer était une prescription inusitée pour les traficants de l'Allemagne du Nord et fut ressentie comme une charge, un renchérissement pour le transport de certaines marchandises dont on ne pouvait pas charger 10,000 kilogrammes dans un wagon ou pour lesquelles ce chargement ne pouvait se faire aisément. Il faut ajouter à cela le grand nombre de wagons de 100 quintaux existant encore dans l'Allemagne du Nord et le nombre en partie insuffisant de wagons de 200 quintaux, et en outre les différences de capacité des wagons de même tonnage, qui faisaient que 10,000 kilogrammes d'une marchandise déterminée pouvaient être chargés dans une espèce de wagons et non dans d'autres.

Toutefois, prises dans leur ensemble, c'étaient des réclamations, comme il

s'en produit à chaque réforme, et qui n'avaient pas d'importance en comparaison des avantages que le tarif de réforme offrait aux traficants. Il n'aurait d'ailleurs pas été difficile d'écarter ces plaintes par un abaissement des taxes de détail pour les distances plus grandes et par un emploi judicieux des wagons à 100 quintaux existants et des wagons à faible capacité, et des propositions dans ce sens sont faites immédiatement dans le sein de la commission des tarifs¹.

Mais ceci n'était pas conforme aux vues des partisans du système de classification *ad valorem* ; aussi repoussèrent-ils ces propositions pour présenter les leurs qui tendaient :

1° A la création d'une deuxième classe réduite pour les marchandises par charges incomplètes ;

2° A la suppression des classes générales des chargements par wagons complets ;

3° A la création d'une nouvelle classe spéciale (classe des chargements par wagons complets I) pour les chargements d'au moins 5,000 kilogrammes dans un même wagon — pour former en quelque sorte une moyenne avec les classes actuelles générales des chargements complets ;

4° A admettre le tarif spécial I actuel comme nouvelle classe de chargements complets II, pour chargements d'au moins 5,000 kilogrammes dans un même wagon — au besoin avec une légère élévation de 5 p. 100 ;

5° A faire passer les demi-chargements (de 5,000 kilogrammes) des marchandises des tarifs spéciaux actuels II et III (nouvelles classes III et IV des chargements par wagons complets) dans la classe immédiatement supérieure ;

6° A supprimer la classe A 2 comme conséquence des § 4° et 5°.

Dans les propositions indiquées en 2°, 3° et 4°, on devait par une fixation convenable des bases, trouver la compensation aux pertes inhérentes à la création de la deuxième classe des marchandises de détail, et à l'abaissement des demi-chargements complets des classes spéciales les moins élevées.

De là résultait le schéma suivant :

Pour 5,000 kilog. pour 10,000 kilog.

Classe I des chargements incomplets

Classe II des chargements incomplets pour les marchandises des classes de chargements par wagons complets.

Classe I des chargements par wagons complets....

I I.

Classe II des chargements par wagons complets....

II II.

Classe III des chargements par wagons complets....

I III.

Classe IV des chargements par wagons complets....

III IV.

¹ Voir les débats et les décisions de la commission permanente des tarifs sur les modifications du système des tarifs allemands de marchandises, p. 26, 27, 51, 52.

Une proposition complémentaire demeurée en minorité — et qui fut plus tard très recommandée par les intéressés — tendait en outre à obtenir le transport des expéditions de la classe I des chargements incomplets aux taux de la classe II des chargements incomplets pour des expéditions d'au moins 5,000 kilogrammes.

Les avis étaient très partagés au sein de la commission des tarifs. Ceux des membres, dans les circonscriptions desquels existait autrefois le système de la classification, se portèrent en majorité pour ces propositions, tandis que les représentants des administrations de l'Allemagne du Sud, dont les tarifs étaient auparavant formés d'après le système naturel ou mixte, se portèrent contre. La nécessité d'un abaissement des tarifs pour les chargements incomplets dans l'étendue où il était projeté, ne fut en aucune manière regardée comme démontrée, même par des représentants de lignes importantes de l'Allemagne du Nord, et il fut proposé comme moyen terme de ne pas entreprendre une revision étendue du système de tarifs existant et de n'introduire une classe réduite pour chargements incomplets que pour certains articles agricoles ou industriels, pour lesquels la nécessité d'un abaissement pourrait être démontrée d'une manière précise. Finalement, les propositions furent adoptées à une voix de majorité. Le comité du trafic se porta dans sa majorité en faveur des propositions, contre la voix du membre de l'Allemagne du Sud.

Cette décision, qui signifiait un retour complet au système de classification à la valeur pure et simple, par suite de l'augmentation du nombre des classes de détail et des tarifs spéciaux, ainsi que par la suppression des classes générales des chargements complets, est toutefois restée sans résultats. Les gouvernements établirent d'abord des recherches sur les conséquences financières des modifications proposées et prirent l'avis des corporations publiques et des conseils de Chemins de fer. La neuvième assemblée commerciale allemande, qui délibéra le 19 novembre 1880 sur cette affaire, ne put parvenir à prendre des conclusions décisives.

Par contre, la question de l'introduction d'une seconde classe de marchandises de détail fut reprise à nouveau, indépendamment des autres modifications du système de tarifs, et on en fit l'objet d'une vive agitation. Le gouvernement prussien fit reconnaître son consentement à venir au-devant des propositions tendant à un abaissement du tarif de détail par la création de tarifs exceptionnels descendant jusqu'au taux d'environ 8 pfennigs pour la tonne kilométrique, en faveur d'articles isolés pour lesquels on pouvait démontrer l'urgence absolue d'un abaissement ; il présenta l'affaire à l'approbation du conseil supérieur des Chemins de fer. Le conseil supérieur prussien des Chemins de fer émit un avis favorable à l'abaissement de la taxe par charges incomplètes en faveur des articles ci-après :

- 1° Fers et aciers et articles en fer et en acier des trois tarifs spéciaux ;
- 2° Pièces de machines, en tant qu'elles ne sont pas comprises sous la rubrique fers et aciers ;
- 3° Plomb, zinc du tarif spécial I et pièces en zinc fondu ;
- 4° Métaux autres que le fer, l'acier, le plomb et le zinc, articles communs en laiton et en métal, tels que : crochets, poignées, boutons, robinets, clous, rivets, verrous, roulettes, etc., et tous les articles employés dans la menuiserie du bâtiment et du mobilier, les plaques de cuivre et de laiton, les tôles de cuivre et de laiton, le fil de cuivre et de laiton et le plomb et le zinc ;
- 5° Les engrais du tarif spécial III ;
- 6° Les produits agricoles, tels que les grains et graines, les semences, les issues, le son, y compris le son de gruau et de riz, la farine de tourteaux, les germes de malt et les pommes de terre.

Le conseil supérieur des Chemins de fer déclara en outre qu'il fallait reconnaître que le transport des demi-chargeements complets des marchandises du tarif spécial III aux prix du tarif spécial II répondait à un besoin important du trafic public. Des propositions dans ce sens furent aussitôt présentées par les Chemins de fer de l'Etat prussien, à la conférence générale des Chemins de fer allemands, avec cette condition additionnelle que les propositions ci-dessus indiquées de la commission permanente des tarifs seraient rejetées. Les propositions des Chemins de fer prussiens furent renvoyées pour nouvel examen par la conférence générale à la commission des tarifs, et ensuite adoptées par cette dernière et par la conférence générale. Toutefois la décision relative à l'introduction d'un abaissement des taxes de détail fut combattue par plus d'un cinquième des voix et fut ainsi repoussée.

NOTA. — Les Chemins de fer de l'Etat prussien ont cependant introduit la réduction des transports de détail sous forme de tarif exceptionnel, dans leur trafic intérieur. La plupart des Chemins de fer allemands ont suivi cet exemple, et ont consenti à des abaissements en partie, il est vrai, pour d'autres articles que ceux mentionnés ci-dessus.

65. Tentative faite par le gouvernement de l'Empire pour l'uniformité absolue de la tarification. — Lorsqu'en Allemagne on eut ainsi obtenu l'unité dans la forme des tarifs, il resta encore beaucoup à souhaiter pour obtenir l'unité absolue, l'uniformité des bases d'application. Presque chaque administration allemande avait, au moment de la réforme des tarifs, mis en vigueur des bases différentes pour son trafic intérieur et même dans le trafic d'union où elle était particulièrement justifiée, l'uniformité n'était que rarement atteinte. Pour les Chemins d'Etat, ces bases étaient fixées par l'administration supérieure ; pour les Chemins privés, après la réforme, les gouvernements fixaient des prix maxima au-dessous desquels ces Chemins

déterminaient eux-mêmes leurs bases. Pour des articles particuliers on pouvait, de plus, établir des tarifs exceptionnels s'écartant de la classification générale ; leur fixation, c'est-à-dire leur approbation, était réservée au contrôle des divers gouvernements. Cette dernière condition est particulièrement dangereuse. Elle permet de ne plus laisser subsister que peu ou point de l'unité dans la forme des tarifs et même retire toute sécurité de ne pas voir appliquer des tarifs exceptionnels inutiles et par suite anti-économiques en raison de l'hétérogénéité des administrations locales et de l'impossibilité de se rendre complètement compte de l'action d'un tarif s'appliquant à un territoire déterminé, sur d'autres territoires concurrents de productions et de débit. Ainsi on restait au fond, dans la même situation qu'avec la tarification privée et les divergences de taxes, les tarifs exceptionnels qu'elle avait créés. Il y avait des tarifs réduits favorisant certaines parties du pays, certaines industries, certains marchés, au détriment d'autres pour lesquels les tarifs étaient trop élevés ; en un mot la production et la consommation étaient soumises à des conditions arbitraires et dissemblables.

Les recueils de tarifs des différentes administrations et unions prirent de nouveau un développement énorme et continrent une foule de suppléments qui supprimèrent presque complètement la clarté. D'après un examen fait par le bureau des Chemins d'Empire, il y avait en 1879, deux ans après la réforme, pour le trafic des Chemins allemands 63 tarifs intérieurs, 184 tarifs d'union et en outre 351 tarifs spéciaux pour des articles particuliers. A cela s'ajoutait pour le trafic direct des Chemins allemands avec l'étranger, 199 tarifs et 314 tarifs spéciaux pour des articles particuliers. Certains tarifs d'union se trouvaient dispersés dans différents recueils. C'est ainsi que le tarif de l'Union du Centre se composait de 33 recueils et de 374 suppléments. Si on n'apportait pas plus d'uniformité dans les bases, on ne pouvait, comme l'expérience le montra, obtenir de l'ordre, de la clarté et de la stabilité dans la tarification ¹.

Pour supprimer ces inconvénients, l'Empire prit de nouveau la réforme en mains et chercha à soumettre les tarifs de Chemins de fer à la réglementation d'une loi. C'est à la fin de 1878, et vers le commencement de 1879, que les premières démarches préparatoires furent faites à cet effet ².

¹ Voir Rapport sur le résultat de l'exploitation des Chemins prussiens d'Etat, 1880-81, p. 233.

² En janvier 1879, la *Gazette de l'Allemagne du Nord* fut en mesure de faire paraître le résumé remarquable ci-après d'une communication du prince-chancelier à un ministre allemand : « J'ai l'intention de poser au Conseil de l'Empire la question de savoir si la tarification des Chemins de fer doit être réglementée par une loi d'Empire indépendante de celle qui est en préparation pour les Chemins d'Empire. Alors qu'en Prusse on ne peut modifier, sans toutes sortes d'autorisations, de faibles droits de passage ou de péage de pont, c'est une contradiction bizarre que de voir l'absence de garantie que possède la population en ce qui concerne les tarifs de Chemins de fer dont l'action est beaucoup plus puissante. — Alors qu'il a été

Le 15 février 1879, le chancelier de l'Empire au nom du Présidium, soumettait au Bundesrath, la proposition :

« De décider la préparation d'une loi pour régler la tarification et à cet effet de nommer d'abord une commission qui se composerait d'un représentant du Présidium en plus d'un nombre à déterminer par le Bundesrath de représentants des Etats confédérés qui possédaient en propre des Chemins de fer d'Etat et les exploitaient. »

La proposition était accompagnée d'un exposé des motifs détaillé¹.

Par suite, pour étudier préalablement la question, dans le bureau des Chemins d'Empire, on réunit une commission de plénipotentiaires des Etats allemands qui possédaient des Chemins d'Etat; elle discuta du 7 au 11 mars 1879 et les commissaires prussiens firent une proposition sur les bases à accepter à titre d'ailleurs purement facultatif. Le protocole de cette conférence fut soumis au Bundesrath, qui confia à une commission le soin de préparer une loi pour régler la tarification. Le projet de loi fut bien préparé, mais ne fut jamais mis à l'ordre du jour en raison de l'opposition des Etats du Sud².

établi que la poste aurait des tarifs dont les principes devraient tous être régularisés par une loi, alors qu'on a sagement reconnu comme un besoin public de supprimer par expropriation les dernières entreprises ayant des privilèges pour les transports postaux, il est difficilement explicable comment le groupe d'intérêts dépendant du Chemin de fer, beaucoup plus considérable et plus puissant que celui qui dépend de la poste, a pu abandonner définitivement la manipulation des tarifs, dans un intérêt particulier, à des administrations locales sans contrôle légal. Ajoutez à cela que les transports postaux sont concurrencés par toute expédition faite par des particuliers, tandis que les Chemins de fer ont le monopole du trafic dans une région déterminée, que toute concurrence est impossible, en raison du privilège que l'Etat leur concède, et que là où deux ou plusieurs lignes se sont disputé le trafic, une entente entre elles en est résultée en règle générale. — Le fait que de si grands intérêts publics que ceux des transports par fer aient été confiés à des sociétés privées, à des administrations particulières sans contrôle légal, et pour être traités comme des intérêts, privés, ne trouve son analogie dans l'histoire de la vie économique des Etats modernes qu'en le comparant à l'institution, qui existait précédemment, de fermiers généraux. Lorsqu'on abandonnait l'exercice d'un droit régalien à des modalités comparables aux Chemins de fer, constitués en sociétés par actions soit la perception pour une province des impôts de classes et de revenu, soit la perception des droits de douane sur une partie de la frontière cette concession était liée à la fixation des impôts dans des limites légales, alors qu'aujourd'hui, chez nous, la garantie d'une réglementation légale manque à l'existence de notre trafic par Chemins de fer. En raison de ces considérations, je crois qu'on ne peut s'empêcher de soumettre à un examen approfondi, dans le sens d'une législation d'Empire, la question de savoir si et par quel moyen il est faisable, en restant d'accord avec les stipulations de la Constitution, d'introduire une réglementation légale, et si possible, uniforme pour la tarification allemande. Si on arrive à atteindre ce but, les tarifs exceptionnels ne pourront être mis en vigueur et maintenus que conformément à la législation, etc. — *Signé : DE BISMARCK.* »

¹ Voir pour son contenu le *Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahnen* n° 15 de 1879 et en outre *Der einheitliche deutsche Eisenbahngütertarif*, Berlin, 1879, s. 3 f. (Le tarif des marchandises unique pour les Chemins allemands, p. 3 et suiv.)

² Pour son contenu, voir *Zeitung des Vereins der deutscher Eisenbahnen*, 1879, p. 574.

66. Adoption de l'uniformité absolue dans les tarifs en Prusse et influence de cette mesure sur le développement de la tarification allemande. — Le gouvernement prussien obtint des résultats plus féconds que l'empire dans ses tentatives, en matière de tarification. Sur le réseau d'Etat prussien elle était depuis longtemps presque conforme aux règles de l'économie privée ; chaque direction avait ses bases de tarifs spéciales, et dirigeait son trafic d'une façon particulière, même si elle était ainsi conduite à être en opposition avec l'intérêt d'un autre Chemin d'Etat prussien. — L'action de l'administration supérieure, le ministère du commerce, manquait de stabilité en ce qui concernait le régime des tarifs ainsi que le comporte la théorie du système mixte de Chemins de fer qui y existait.

Cela changea complètement avec la prise de possession du ministère des travaux publics par le ministre Von Maybach. Il se produisit une centralisation beaucoup plus resserrée des administrations d'Etat prussiennes en matière de tarifs et le centre de gravité du régime du trafic passa des directions particulières au ministère. A la place de la tarification d'ordre essentiellement privé des directions fut mise en vigueur une tarification plus conforme à l'économie publique. Ceci fut facilité par l'incorporation à l'Etat des Chemins privés. Aussitôt après le rachat des grandes Compagnies privées, autorisé par les lois du 20 décembre 1879 et 14 février 1880, on commença à réformer la tarification ¹.

D'abord on fixa une réglementation des tarifs de marchandises bien déterminée et conforme aux besoins du trafic pour l'ensemble du réseau d'Etat et des Chemins administrés par l'Etat. A côté du tarif des marchandises des Chemins allemands, cité § 62 et applicable également aux Chemins d'Etat prussiens, figurent dans des recueils spéciaux pour le trafic local et le trafic d'échange des différentes directions, les barèmes, les frais accessoires et des réglementations pour l'exploitation et les conditions d'application des tarifs, aussi bien qu'un tableau des distances des stations entre elles et que les tarifs de gare à gare et exceptionnels. Le tableau des distances contient l'ensemble du trajet entre toutes les stations et haltes ouvertes au service public des marchandises des différentes directions en tant que les relations peuvent s'établir par des lignes de l'Etat ou que les Chemins privés intermédiaires ont adopté de fixer leurs tarifs d'après les bases appliquées par les Chemins d'Etat. C'est la distance la plus courte au point de vue de l'exploitation qui sert de base pour le décompte.

Avec le tableau de distance et les barèmes généraux on peut facilement

¹ Voir mémoire sur les résultats obtenus par l'agrandissement et la consolidation du réseau d'Etat au cours de l'année 1880, p. 40 et suiv. — (*Denkschrift über die bisherigen Erfolge der im Laufe des Jahres 1880 eingetretenen Erweiterung und Konsolidation des Staateisenbahnbesitzes*, Berlin, 1880, p. 40 et suiv.)

calculer la taxe normale par la voie la plus courte pour toutes les relations de trafic entre elles des lignes exploitées par l'Etat, en tant qu'il n'existe pas de prix de gare à gare ou de tarifs exceptionnels ou que par suite de la participation au transport d'autres Chemins de fer, il n'y a pas lieu de laisser de côté le tableau des distances. De même on trouve les autres conditions d'expédition et les frais accessoires dans les recueils de tarifs pour le trafic intérieur des différentes directions et dans la première partie du tarif des marchandises pour les Chemins de fer allemands. Le transport entre toutes les stations indiquées dans le tableau des distances se fait directement et sans frais de manutention pour réexpédition ; si le trafic est échangé de ligne d'Etat à ligne d'Etat avec lignes d'Etat intermédiaires, il n'est pas perçu de frais de jonction.

On fixa de plus et on introduisit dans les tarifs des barèmes de transports uniformes pour les marchandises, les cercueils, le matériel de transport et les animaux vivants, sur toutes les lignes de l'Etat et les lignes exploitées pour le compte de l'Etat. Les bases pour le trafic des marchandises furent les suivantes par tonne et par kilomètre.

DÉTAIL GRANDE VITESSE. — DOUBLE DE LA PETITE VITESSE

| | | |
|--|---------------------------------|-------------|
| Détail. | | 11 pfennigs |
| Classes générales . . . { | A ₁ | 6,7 — |
| De wagons complets. { | B. | 6 — |
| Tarif spécial A ₂ | | 5 — |
| I | | 4,5 — |
| II | | 3,5 — |
| III { | jusqu'à 100 kilomètres. | 2,6 — |
| { | au delà | 2,2 — |

Les frais de manutention montaient par 100 kilogrammes à :

| | DÉTAIL ET A' | B | TARIFS SPÉCIAUX |
|--------------------|--------------|------------|-----------------|
| de 1 à 10 kilomèt. | 10 pfennigs | 8 pfennigs | 8 pfennigs |
| 11 à 20 — | 11 — | 9 — | 9 — |
| 21 à 30 — | 12 — | 10 — | 9 — |
| 31 à 40 — | 13 — | 11 — | 9 — |
| 41 à 50 — | 14 — | 12 — | 9 — |
| 51 à 60 — | 15 — | 12 — | 9 — |
| 61 à 70 — | 16 — | 12 — | 9 — |
| 71 à 80 — | 17 — | 12 — | 9 — |
| 81 à 90 — | 18 — | 12 — | 9 — |
| 91 à 100 — | 19 — | 12 — | 9 — |
| au-dessus de 100 — | 20 — | 12 — | 12 — |

Pour les Chemins d'État de la Prusse Orientale il y a pour les frais de manutention une dérogation, en ce que les classes des tarifs spéciaux ne paient jusqu'à 50 kilomètres que 6 pfennigs par 100 kilogrammes. On prépare déjà une suppression de cette exception. La mise en vigueur des taxes de l'État a apporté d'importantes diminutions pour la plus grande partie du territoire où elles ont été appliquées notamment en ce qui concerne les grosses marchandises. En partie par des raisons économiques et financières, en partie pour tenir compte des taxes précédemment appliquées et du courant pris par le trafic grâce à leur existence, on a conservé à côté des tarifs réguliers un certain nombre de tarifs exceptionnels et de prix de gare à gare avec taxes réduites. Une grande partie de ceux qui existaient sont cependant par suite de la réduction des tarifs généraux et spécialement du tarif III devenus inutiles.

De nouveaux tarifs exceptionnels sont consentis dans les cas où les rendent nécessaires d'importants intérêts économiques de l'Empire, d'une province ou d'une région particulière, et spécialement :

1. Pour favoriser la production industrielle et agricole en facilitant l'approvisionnement en produits bruts ou secondaires.

2. Pour favoriser la vente des produits indigènes dans les districts nationaux où elle est menacée par la concurrence étrangère, et pour faciliter l'exportation des produits allemands.

3. Pour soutenir le commerce des marchés allemands notamment des ports de mer, contre la concurrence étrangère.

4. Pour maintenir le trafic allemand et notamment celui des Chemins de fer en le protégeant contre la lutte des Chemins de fer et voies fluviales étrangers.

Un tarif exceptionnel général est appliqué pour le bois du tarif spécial II à base de 3 pfennigs par tonne kilométrique.

En outre les tarifs pour les charbons sont soumis dans l'arrondissement particulier des Chemins de fer rhénans-westphaliens à une réglementation spéciale ; en raison de la concurrence ils étaient fixés d'une manière tout à fait inégale. — Pour ces Chemins de fer on applique une taxe de transport de 2,2 pfennigs par tonne kilométrique et des droits de manutention de :

| | | | |
|-----------------------------|-----|---------------|------|
| 0,6 marks par tonne jusqu'à | | 10 kilomètres | |
| 0,7 | id. | de 11 à 20 | — |
| 0,8 | id. | de 21 à 30 | — |
| 0,9 | id. | de 31 à 40 | — |
| 1,0 | id. | de 41 à 50 | — |
| 1,1 | id. | de 51 à 60 | — |
| 1,2 | | au-dessus de | 60 — |

Au-dessus de 100 kilomètres les taxes du tarif du charbon sont conformes à celles du tarif spécial III. En outre pour les districts orientaux depuis le 1^{er} septembre 1884 les taxes des charbons sont celles de ce même tarif.

Il en est résulté par comparaison avec les hautes taxes antérieures des Chemins privés de l'Est des réductions très importantes qui ont d'abord amené des diminutions de recettes loin d'être négligeables. Mais bientôt en raison de l'accroissement de la consommation du charbon dans les régions correspondantes, accroissement que l'élévation du prix des Chemins privés avait jusque-là arrêté, les recettes ont remonté et il en est résulté une influence avantageuse sur les rapports économiques de la région. — En outre subsistent de nombreux tarifs exceptionnels pour les charbons notamment vers les ports et pour l'exportation à l'étranger avec bases en partie très réduites¹.

Depuis 1880, la conclusion de l'Union du matériel des Chemins d'État à laquelle participent également les Chemins d'Empire, d'Alsace-Lorraine, les Chemins d'État oldenbourgeois et quelques lignes privées, a permis une utilisation meilleure et moins restreinte du matériel que celle accordée par l'accord général de l'Union des Chemins allemands pour l'utilisation des wagons. Les prescriptions de l'union du matériel des chemins d'État ont été approuvées par le ministre des travaux publics, l'édition la plus récente date du 1^{er} octobre 1887. La direction chargée d'affaires est la direction royale des Chemins de fer de Magdebourg. — Un compte général de compensation pour le trafic des Chemins d'État prussiens entre eux et avec plusieurs autres Compagnies a été établi à Hanovre depuis 1885.

A Berlin, Leipzig, Hambourg, Cologne et Francfort-sur-le-Main, ont été créés des bureaux de renseignements des Chemins d'État prussiens quiⁱ fournissent au public des indications gratuites sur leur trafic et leurs tarifs aussi bien que sur le trafic avec d'autres Compagnies. Par l'accord du 15 février 1886 auquel ont adhéré les Chemins d'Empire et les Chemins d'État Oldenbourgeois, l'examen des réclamations pour le trafic voyageurs, bagages et marchandises aussi bien que le règlement des indemnités ont été sensiblement simplifiés.

Une statistique générale du mouvement des marchandises instituée en 1883, d'abord par les Chemins d'État prussiens et à laquelle ont adhéré peu à peu presque tous les Chemins allemands, permet de se rendre compte clairement de l'échange des marchandises dans le territoire économique de l'empire d'Allemagne; elle ne fournit pas seulement des matériaux de valeur pour juger l'ensemble des rapports économiques, mais encore des bases excel-

¹ Voir les Rapports sur les résultats de l'exploitation des Chemins administrés pour le compte de l'État prussien, année 1880, p. 233 à 239; année 1883-84, p. 336.

lentes qui jusqu'alors n'existaient nulle part pour le régime des tarifs et du trafic ¹.

L'unification et l'uniformisation des tarifs de marchandises pour les Chemins d'Etat prussiens a exercé la plus favorable influence non seulement sur le territoire particulier de ces lignes, mais encore sur la simplification et l'uniformisation des tarifs des autres Chemins allemands. Depuis que récemment les Chemins d'Etat de Bavière et de Wurtemberg ont décidé d'appliquer les bases des Chemins d'Etat prussiens, celles-ci sont devenues d'un usage général pour le trafic intérieur de tous les Chemins d'Etat allemands et de la plus grande partie des Chemins privés, avec çà et là quelques modifications sans importance relatives aux frais de manutention; en outre, les plus importants des tarifs directs sont également décomptés d'après ces bases.

Depuis qu'ainsi dans presque tous les Chemins allemands les mêmes bases pour les taxes de trafic intérieur sont appliquées, depuis qu'en outre ces bases sont également décomptées pour les plus importants des tarifs d'Union et des tarifs directs sans qu'il en soit résulté des inconvénients, mais plutôt à l'avantage de la situation économique et à la satisfaction des intéressés, les objections des partisans d'une tarification privée et spécialisée contre la possibilité d'appliquer des taxes uniformes à un grand pays comme l'Allemagne ont été pratiquement réfutées; la mise en vigueur et l'utilité de l'adoption d'une uniformité absolue des tarifs ont été démontrées ².

Il est vrai que les tarifs exceptionnels ne sont pas soumis à une réglementation unique pour tous les Chemins allemands, mais seulement à l'approbation des diverses administrations locales; cependant pour les tarifs exceptionnels importants l'accord des administrations locales intéressées et des gouvernements apportera toujours une uniformité de plus en plus grande dans leur confection.

¹ Pour avoir plus de détails à ce sujet, voir *Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahnen*, 1884, nos 54 et 55.

² L'opinion des commerçants relativement à l'adoption d'une uniformité absolue lui est presque partout favorable. Voir le résultat de la consultation des Chambres de commerce par le *Handelstag* allemand dans le *Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahnen*, 1883, p. 265.

CHAPITRE IV

TARIFS POUR LES VOYAGEURS, LES BAGAGES, LES CERCUEILS, LE MATÉRIEL DE TRANSPORT ET LES ANIMAUX

67. Tarifs pour les voyageurs et les bagages. — Au début, en Allemagne, il y avait des voitures de trois classes prenant place régulièrement dans les trains de voyageurs ; les trains express et postes n'avaient le plus souvent que la première et la deuxième classe, ou la première classe seulement, sur quelques lignes on adopta de bonne heure une quatrième classe, par exemple sur le Chemin Main-Neckar dès son ouverture jusqu'à l'année 1853 où elle fut supprimée ¹.

Vers la fin de la quarantième année, ou au commencement de la cinquantième, la quatrième classe fut adoptée par les Chemins Cologne-Minden, Bonn-Cologne, Munster-Hamm et le Chemin d'Etat de la Prusse Orientale et s'étendit de plus en plus aux Chemins d'Etat prussiens et aux Chemins du nord de l'Allemagne, non seulement en raison de son prix réduit, mais encore particulièrement en raison de ce qu'elle était utilisée pour prendre avec soi les marchandises des marchés et les petits colis. Par une décision du 21 janvier 1870, le Bundesrath recommanda aux gouvernements de la Confédération du Nord d'accélérer le plus possible l'emploi de la quatrième classe sur les Chemins d'Etat et de s'efforcer de l'obtenir également sur les Chemins privés.

Cependant son usage ne se généralisa pas, mais prit seulement plus d'extension par l'incorporation à l'Etat des Chemins privés prussiens, l'administration des Chemins d'Etat procédant graduellement à sa mise en vigueur. Par contre sur les Chemins du Sud, la quatrième classe ne fut pas admise, ce qui enlève toute uniformité à la classification allemande actuelle en ce qui concerne le trafic des voyageurs.

Dans l'Allemagne du Nord, il y a généralement quatre classes et une franchise de 25 kilogrammes, dans le sud, trois classes et pas de franchise. Très différentes également sont les réglementations relatives aux billets d'aller et retour, tant au point de vue des réductions consenties que de la durée de

¹ Voir *Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen*, 1886, p. 341.

validité, et de l'utilisation de ces billets dans les trains express. Pour la quatrième classe quelques Compagnies seulement accordent des allers et retours; sur quelques autres la première classe est également exclue de leur emploi. De même il y a des billets de saison et des billets circulaires pour des voyages déterminés à prix fixes, et des billets circulaires à itinéraire combiné basés sur les conventions de l'Union des Chemins allemands. La réglementation et les réductions pour les premiers sont différentes; pour les derniers dans le cas d'un parcours d'au moins 600 kilomètres, la durée de validité est de quarante-cinq jours et la réduction de 30 p. 100 sur les prix des trains express et omnibus sans franchise de bagages. Pour un parcours de 2,000 kilomètres et plus, la durée de validité est portée à soixante jours. Les billets à itinéraire combiné sont délivrés toute l'année; les billets de saison et circulaires à prix fixes sont généralement limités aux mois d'été. Les billets à itinéraire à établir ont eu une action très favorable aux recettes des Chemins de fer et ont trouvé très bon accueil auprès du public. On en a étendu l'usage aux relations internationales avec la Belgique, la Hollande, la Suisse et la Scandinavie. Enfin, il y a encore d'autres tarifs exceptionnels sur les Chemins allemands pour les billets d'abonnements, les billets d'ouvriers, d'écoliers, les réductions pour les sociétés. De même les bases sont très différentes pour les tarifs généraux et exceptionnels dans le trafic voyageurs et bagages, de sorte qu'il n'y a uniformité ni de forme, ni de fond.

Dans ces conditions le trafic des voyageurs a le plus pressant besoin d'une tarification conforme aux principes de l'économie publique, semblable à ce qui a été indiqué § 42, et cela paraît d'autant plus désirable et indiqué que les dispositions actuelles ne sont pas favorables à un grand revenu. C'est ce qui prouve un calcul fait par le ministère du commerce prussien suivant la formule de Garke pour le rapport du trafic des voyageurs sur les Chemins prussiens pendant l'année 1874¹.

¹ Voir pour la formule de Garke *Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahnen*, 1876, p. 1035 et suiv., et Garke, *Komparative Berechnungen der Kosten der Personen und Gütertransport*, 1859. (Calculs comparatifs des trafics voyageurs et marchandises.) Le calcul se trouve lui-même dans le *Zeitung des Vereins*, 1876, n° 85.

Il ressort de l'étude citée ci-dessus :

1° SUR LES CHEMINS D'ÉTAT PRUSSIENS :

| | |
|--|------------------|
| Frais relatifs aux transports de voyageurs | 46.576.516 marks |
| Recettes voyageurs et poste. | 42.041.433 — |
| Perte | 4.535.083 marks. |

2° SUR LES CHEMINS PRIVÉS EXPLOITÉS PAR L'ÉTAT :

| | |
|---|------------------|
| Recettes en voyageurs et poste. | 21.348.066 marks |
| Frais | 19.533.961 — |
| Bénéfice | 1.764.105 marks. |

Il en résulte qu'à l'exception des Chemins d'Etat du Hanovre, sur lesquels les recettes

Quoique ce soit une question à étudier que de savoir si ce calcul est juste en toute circonstance et si le rapport des dépenses aux recettes ne s'est pas amélioré d'une façon notable depuis 1874, on peut cependant, maintenant encore, assurer que l'excédent des recettes sur les dépenses dans le trafic des voyageurs est bien inférieur à celui des marchandises. Ceci résulte surtout de la mauvaise utilisation du matériel voyageurs, utilisation qui, comme le montre le tableau du § 42, atteint son minimum en Allemagne¹.

Le calcul fait pour 1874 donne un résultat très défavorable en ce qui concerne le trafic voyageurs des Chemins d'Etat prussien ; s'il en est ainsi, il faut exclure la pensée que leur administration soit moins habile et moins économe que celle des Chemins privés et on doit l'attribuer à cette circonstance que les Chemins d'Etat, dont le revenu kilométrique pour le trafic voyageurs a même été sensiblement plus élevé en 1873-74 que celui des chemins privés, tiennent compte à un plus haut degré que ceux-ci de l'intérêt public pour le nombre et le parcours des trains, leur utilisation pour la poste, etc., et cette influence s'est encore fait sentir d'une façon plus sensible qu'autrefois en 1874, en raison du recul de trafic qui s'est produit à cette époque pour les voyageurs. En outre, un examen plus attentif, des Chemins privés qui ont obtenu des résultats particulièrement favorables pour ce trafic, par exemple du Chemin rhénan montre que ces chemins n'employaient pas alors la quatrième classe. Ceci indique, ainsi que nous l'avons déjà expliqué dans le § 42, l'influence défavorable de l'accroissement du nombre de classes sur le poids mort et sur les frais. Pour la suppression de la quatrième, il y a également lieu de considérer comme une raison, cette circonstance qu'elle n'existe que sur les Chemins du nord de l'Allemagne, que son introduction sur les Chemins du sud se heurterait à des difficultés et que par suite ce n'est que par sa suppression qu'on pourra arriver à l'uniformité désirable dans la classification.

Une réforme basée sur les principes expliqués dans le § 42 doit avoir en outre pour but la suppression de la première classe. En 1880, le nombre des personnes transportées en Allemagne a été :

surpassaient les dépenses d'environ 135,291 marks pour les voyageurs, tous les autres Chemins d'Etat prussiens ne couvraient pas leurs frais. Sur les lignes administrées alors comme lignes privées comme sur les Chemins privés administrés par l'Etat, on obtenait un meilleur résultat, car, à l'exception cependant des Chemins Marche-Posen, Berlin-Gœrlitz, Ostpreussischen Südbahn, Hannover-Altenbekener, Nordhausen-Erfurt, Saal-Unstrut, et Kottbus-Grossenhainer, toutes les autres lignes obtenaient des excédents de recettes, en partie même considérables, comme par exemple le Chemin Rhénan-Magdebourg-Leipzig.

¹ Todt, *Der Personenverkehr auf den preussischen Staatsbahnen*, *Archiv für Eisenbahnwesen*, 1886, s. 22 f., (Le trafic voyageurs sur les lignes d'Etat prussiennes, archives des Chemins de fer, 1886, p. 22 et suiv.) calcule pour l'année 1883-84 les frais pour les Chemins d'Etat prussiens sur le pied de 132 millions de marks, pour le trafic voyageurs les excédents de recettes n'ayant atteint que 21 millions de marks.

| | | |
|--|-------|--------|
| Pour la première classe. | 1,74 | p. 100 |
| L'utilisation des places offertes en premières | 10,94 | — |
| L'utilisation moyenne de toutes classes | 25,4 | — |
| La recette tirée des premières classes. | 6,10 | — |

sur l'ensemble du trafic voyageurs.

Sur les Chemins d'Etat prussiens en 1883-84, le nombre des personnes transportées a été :

| | | |
|--|-------|--------|
| Pour la première classe de | 0,96 | p. 100 |
| L'utilisation des places offertes en premières | 41,19 | — |
| L'utilisation moyenne de toutes les places | 25,3 | — |
| La recette tirée des premières classes. | 3,69 | — |

de la totalité des recettes du trafic voyageurs.

Par contre la place occupée dans les trains par les premières classes a été estimée à au moins 10 p. 100 et les frais d'entretien de cette classe à au moins 20 p. 100 du total des frais d'entretien de tout le matériel voyageurs. Il est par suite très vraisemblable que sur beaucoup de lignes l'entretien des premières classes y compris l'intérêt des frais de construction qui sont très élevés, coûte à lui seul plus cher que ne rapporte le prix perçu pour le transport des voyageurs, de sorte qu'il ne reste plus rien pour la traction. La suppression des premières classes en Allemagne ne sera donc pas une perte, mais au contraire un avantage pour les Chemins de fer. Sur les lignes d'importance secondaire la première classe est d'ailleurs déjà supprimée fréquemment. Cette uniformisation de la classification des voyageurs par la réduction des classes à deux doit être liée à une fixation uniforme, à un abaissement sensible des bases appliquées pour ce trafic si l'on veut que la réforme soit complète.

En ce qui concerne les réductions de prix, nous avons déjà démontré dans le § 42, les raisons pour lesquelles elles n'avaient été encore consenties que dans une faible proportion, et nous avons prouvé qu'elles étaient indiquées à une tarification d'économie publique comme l'un de ses devoirs les plus impérieux pour obtenir dans le trafic voyageurs une utilisation des Chemins de fer aussi générale que celle qui s'applique au trafic des marchandises. L'importante diminution des dépenses qui serait la conséquence de la limitation des classes à deux, permettrait d'accomplir cette réforme sans faire de trop gros sacrifices financiers, et on pourrait naturellement opérer progressivement, par exemple, comme suit :

D'abord, on supprimerait la première classe dans tous les trains de voyageurs non express, sans la remplacer. Comme cela les classes dans le nord de l'Allemagne seraient réduites à deux ou trois et à deux classes dans le sud. En même temps bien entendu on suspendrait la construction des voitures de pre-

mière classe et des coupés et on transformerait ceux qui existeraient en voitures de deuxième classe. Aussi longtemps qu'il y aurait assez de coupés pour en laisser circuler dans les trains omnibus on les utiliserait comme coupés de deuxième classe, notamment comme compartiments pour dames. Le second pas à faire serait la suppression de la première classe et l'introduction de la troisième dans tous les trains express, avec surélévation des prix de deuxième et troisième classe dans ces trains. Puis, le troisième point le plus important consisterait enfin à supprimer la quatrième classe en ramenant dans les limites indiquées au § 42, le prix de la troisième classe à celui de la quatrième, soit à quelque chose comme deux pfennigs par voyageur kilométrique, et le prix de la deuxième classe à quelque chose comme quatre pfennigs par voyageur kilométrique. De plus on supprimerait, comme nous l'avons expliqué dans le même paragraphe, la franchise de bagages et les réductions inutiles pour les billets d'aller et retour, d'associations de corporations, etc., et enfin, on fixerait des bases uniques et on remanierait conformément à ces nouveaux principes ces tarifs exceptionnels dont l'existence serait maintenue¹.

68. Réglementation et bases d'application des tarifs pour le trafic des voyageurs. — Il n'y a pas encore en Allemagne de réglementation uniforme pour le trafic voyageurs. Mais le transport des voyageurs et bagages sur les Chemins d'Etat prussien est soumis aux conditions indiquées dans le règlement d'exploitation, ses annexes et les prescriptions générales relatives aux tarifs pour les Chemins de fer de l'Allemagne, au titre de tarifs de voyageurs unique pour les Chemins d'Etat, première partie.

Ci-après les conditions les plus importantes relatives au transport des voyageurs d'après la dernière édition, en date du 1^{er} mai 1889 :

TRANSPORT DES VOYAGEURS, DES BAGAGES ET DES CHIENS ACCOMPAGNÉS

A. — Transport des voyageurs

§ 7.

MARCHE DES TRAINS, TRAINS SUPPLÉMENTAIRES HEURES DE DÉPART

Le transport des voyageurs se fait conformément aux marches de trains rendues publiques et affichées à toutes les stations, sur lesquelles on peut

¹ Une réforme des tarifs de voyageurs, avec limitation du nombre des classes et suppression de la franchise, a été également réclamée dans la cinquième session du conseil supérieur des Chemins prussiens du 2 juin 1885. Voir le protocole.

également reconnaître quelles sont les classes contenues dans chaque train.

Des trains spéciaux sont accordés suivant l'appréciation de l'administration.

Pour le départ des trains, les horloges se trouvant dans les gares sont celles sur lesquelles il faut se régler.

§ 8.

PRIX DE TRANSPORT

Le tarif des prix de transport est affiché dans toutes les stations.

DISPOSITIONS ADDITIONNELLES

Des réductions de prix sont consenties :

1. — POUR LES ENFANTS AU-DESSOUS DE 10 ANS

a). Les enfants au-dessous de quatre ans sont transportés gratuitement quand on ne désire pas qu'ils occupent une place distincte.

b). Un enfant de quatre à dix ans est transporté à la moitié du prix payé par les grandes personnes dans les voitures de toutes classes et par les trains de tout genre. — Les prix des billets d'enfants, lorsque le prix pour les grandes personnes atteint 10 ou 30 pfennigs ou dépasse 5 pfennigs, sont arrondis aux 5 pfennigs supérieurs et dans tous les autres cas aux 10 pfennigs. Si ce prix pour les grandes personnes atteint 5 pfennigs, celui du billet d'enfant sera élevé à 3 pfennigs.

c). Deux enfants de quatre à dix ans sont transportés avec un billet simple de la classe correspondante dans les voitures de toutes classes et les trains de tout genre.

d). Ces conditions sont applicables aux billets d'aller et retour et circulaires, aussi bien qu'aux coupons réunis en un carnet.

2. — POUR LES PORTEURS DE CARTES TEMPORAIRES

A. — Cartes temporaires délivrées d'une façon générale.

§ 1. — Des cartes temporaires sont délivrées pour une durée variant de un à douze mois et pour les trois classes ; la durée de validité part de la date qu'il plaît de choisir.

Du 15 mai au 15 septembre de chaque année, l'administration peut délivrer, si elle le juge convenable, des cartes temporaires pour les trains de mer ou stations balnéaires, valables pour 30, 60 ou 90 voyages au prix des cartes temporaires de un, deux ou trois mois avec cette condition que les cartes de 30 voyages sont valables pendant soixante jours à dater du jour où

elles ont été délivrées, les cartes de 60 et 90 voyages pendant toute la durée de la saison, du 15 mai au 15 septembre, à dater du jour où elles ont été délivrées.

Les cartes temporaires peuvent être utilisées pour voyager sur les lignes auxquelles elles s'appliquent par tous les trains réguliers comprenant des voitures de la classe correspondante et s'arrêtant aux stations convenables.

§ 2. — La demande des cartes temporaires est faite au bureau de billets de la station à partir de laquelle elles doivent être utilisées, et par écrit ; on emploiera pour cela le modèle à ce destiné. Les bureaux d'expédition fournissent gratuitement les modèles nécessaires aux demandes. La demande est accompagnée, si l'administration le désire, d'un portrait de celui pour lequel la carte est demandée, de la dimension des cartes de visite ordinaires. Cette photographie est annexée à la carte et timbrée au dos.

§ 3. — Le décompte du prix de la carte se fait conformément aux barèmes spécialement édités à cet effet et d'après les distances fixées dans les tarifs.

§ 4. — Le droit d'utiliser pour le parcours entre les deux stations extrêmes plusieurs lignes appartenant aux Chemins d'Etat prussiens, sera accordé contre paiement du prix d'une carte calculé sur la plus longue de ces lignes, et sera indiqué par une mention expresse sur la carte.

§ 5. — Avant la remise de la carte temporaire, celle-ci devra être signée par le futur titulaire, de sa propre main, le prix devra en être payé, et à titre de garantie, tant pour la restitution en temps utile de la carte après l'expiration de sa validité (§ 15), que pour se défendre contre tout abus de cette carte, on devra faire déposer 10 marks.

§ 6. — La carte temporaire ne peut servir que pour une seule personne et ne peut être cédée à une autre. En cas d'utilisation de la carte par une autre personne que le titulaire, il en résultera, en dehors des conséquences pénales, le retrait immédiat de cette carte, la perte du prix payé pour l'obtenir et du cautionnement versé (§ 5).

§ 7. — Le titulaire est tenu de présenter sa carte aux employés de l'administration chargés de ce soin, chaque fois que l'exigent les dispositions prises à cet effet pendant ou après le voyage. S'il ne la porte pas sur lui, on procédera à son égard comme à celui d'une personne voyageant sans billet valable, d'après les prescriptions de l'article 14 du Règlement d'exploitation des Chemins de fer allemands.

§ 8. — Le titulaire d'une carte qui désire pour un voyage ou une partie de son voyage utiliser une classe plus élevée que celle à laquelle sa carte lui donne droit, a à acquitter une taxe supplémentaire pour le parcours corres

pendant, conforme aux instructions générales (voir prescriptions additionnelles, article 11 du Règlement d'exploitation).

§ 9. — Celui qui cherche :

- a). A utiliser une carte qui ne lui a pas été délivrée régulièrement ;
- b). A utiliser une carte dont le délai est expiré ;
- c). Ou à se servir d'une carte pour un parcours sur lequel elle n'est pas valable, sera non seulement traité comme un voyageur sans billet valable d'après les prescriptions du règlement d'exploitation pour les Chemins de fer allemands, mais encore, le cas échéant, sera poursuivi correctionnellement en raison de la fraude commise.

§ 10. — Les enfants au-dessous de quatre ans accompagnant le porteur d'une carte sont transportés gratuitement quand ils prennent place sur le titulaire et qu'il n'est pas réclamé de place spéciale pour eux. Par contre, il n'est pas permis au titulaire d'une carte de prendre avec lui gratuitement, sans payer un billet spécial, des enfants au-dessus de quatre ans, même s'il veut occuper une classe inférieure à celle à laquelle il a droit.

§ 11. — Il n'est pas accordé de franchise de bagages aux titulaires des cartes temporaires.

Les titulaires des cartes de troisième classe sont cependant autorisés, lorsqu'ils montent en quatrième classe, à prendre avec eux gratuitement dans les voitures les paniers, hottes et autres colis que les porteurs de billets ordinaires de quatrième classe sont autorisés à prendre eux-mêmes et dans les mêmes proportions.

§ 12. — 1. Empêchements dans l'utilisation d'une carte.

Pour les voyages perdus ou pour les cartes dont l'utilisation n'est qu'interrompue, il n'est accordé aucune bonification.

Mais le titulaire d'une carte qui, par une circonstance imprévue (telle que changement inattendu de résidence, maladie, mort ou autres cas semblables), est empêché de se servir plus longtemps de sa carte jusqu'à expiration, peut, à titre gracieux, obtenir une réduction de prix basée sur les règles suivantes :

a). Si la carte a été utilisée pendant moins d'un mois, il sera perçu pour chaque jour à dater du début de la validité jusqu'à la restitution de cette carte le prix d'un billet d'aller et retour et au maximum le prix d'une carte valable pendant un mois.

b). En cas d'utilisation plus longue il sera perçu :

α. — Pour les mois pleins le prix régulier correspondant au prix des cartes valables pendant ce nombre de mois.

β. — Pour les jours en supplément le prix d'un billet d'aller et retour par jour. Si le prix total qui en résulte est supérieur à celui d'une carte valable

pour le nombre de mois d'utilisation, augmenté d'une unité, c'est ce dernier qui sera perçu.

La différence entre les sommes décomptées d'après les §§ *a* et *b* et le prix payé pour la carte sera remboursé au titulaire.

En cas d'interruption de trafic durant plus de vingt-quatre heures le titulaire recevra sur le prix de la carte une bonification équivalente au nombre des jours perdus.

2. — **Changement de classe pendant la durée de validité de la carte.** — Sur la demande du titulaire l'administration pourra consentir à un échange de sa carte contre une autre de classe supérieure ou inférieure et retirer la carte délivrée précédemment à la condition que la nouvelle carte soit prise pour le reste du temps de validité de la première. — Dans ce cas on calculera :

a). Le prix pour les jours écoulés jusqu'à la délivrance de la nouvelle carte au taux de l'ancienne d'après le rapport entre ce nombre de jours et celui de la durée totale de validité.

b). — Le prix pour le reste de la validité au taux d'une carte délivrée dès l'abord pour la durée totale, valable dans la classe demandée en dernier lieu, d'après le rapport entre le nombre de jours restant à courir et la durée totale.

Puis en faisant le total de ces deux sommes on décomptera la différence avec la somme payée primitivement et on obtiendra soit un excédent à rembourser en cas de passage à une classe supérieure ou un en moins à réclamer.

Pour la transcription on percevra en outre un droit de un mark par carte.

Dans le cas où un titulaire d'une carte transcrite pour une nouvelle classe se trouve empêché définitivement de s'en servir plus longtemps pour le reste de la validité (voir ci-dessus § 1^{er}), on calculera le prix pour les mois pleins de l'ensemble du temps où la carte a été utilisée suivant le temps où chaque classe a été employée d'après les principes précédents et pour les jours en excédent suivant le prix pour chacun, d'un billet d'aller et retour pour la classe employée à ce moment, en tant que le prix total sera inférieur à celui calculé pour le nombre de mois augmenté d'une unité (voir 1 *b*). Si la durée totale d'utilisation a été moindre d'un mois on décomptera le prix d'un billet aller et retour pour la classe à laquelle la carte donnait droit et par jour en tant que ce prix sera inférieur à celui dû pour un mois plein (voir 1 *a*). — L'excédent sur le prix payé sera remboursé au titulaire.

§ 13. — Les cartes d'une durée d'au moins trois mois qui doivent rester inutilisées pendant un certain temps peuvent si la demande en est faite être prolongées sans supplément de prix, si elles sont pendant le temps de leur inutilisation déposées à l'exploitation du Chemin royal par lequel elles ont

été délivrées. La durée de validité de la carte sera prolongée alors pour un temps égal à celui de l'inutilisation sans que la durée primitive puisse être reculée de plus de trois mois. Pour qu'on consente une prolongation il faudra que l'interruption d'utilisation ait eu une durée d'au moins quatorze jours. En cas d'inutilisation pendant moins de quatorze jours il ne sera accordé une bonification pour la durée de l'inutilisation que si l'on demande en même temps le renouvellement de la carte pour trois mois au moins.

Les demandes de prolongation des cartes doivent être adressées par écrit jointes à ces dernières au bureau de billets par lequel la carte a été délivrée.

§ 14. — Si une carte est perdue, le titulaire doit en donner de suite connaissance au bureau des billets de la station qui l'a délivrée ; on pourra alors demander d'abord à titre éventuel une nouvelle photographie puis délivrer une nouvelle carte pour le reste du délai primitif, mais en faisant cependant payer un droit de 5 marks sans tenir compte de la durée de validité de la carte. Si le titulaire diffère l'avis qu'il doit adresser de suite en cas de perte et si la carte est trouvée entre les mains d'une personne qui n'y a pas droit, il s'ensuit le retrait de la carte avec les conséquences indiquées dans le § 6.

Tant que celui, pour lequel une carte a été demandée ou préparée, ne l'a pas en sa possession, il ne peut avoir aucun droit de circuler sur le prix de la carte, il est au contraire tenu de payer, s'il voyage en chemin de fer le prix ordinaire.

§ 15. — La carte doit être retournée le jour qui suit son expiration ou au plus tard le jour suivant au bureau des billets, qui rembourse la garantie déposée contre reçu de l'ayant droit. Si la restitution de la carte n'est pas faite en temps utile ou ne l'est pas du tout la caution est acquise à l'administration du Chemin de fer.

§ 16. — Cartes de famille. — Pour les membres d'une seule et même famille, habitant la même maison et leur suite on délivre des cartes de famille qui sont réglementées par les conditions ci-après.

a). Les cartes de famille se composent d'une carte principale formant souche et d'autant de cartes secondaires qu'il y a de membres et de tenants appartenant à une seule et même habitation. — Il y a lieu au moment de la demande de prouver par un visa de la police locale que toutes les personnes appartiennent à la même habitation.

b). La souche et les cartes accessoires sont délivrées pour le même parcours.

c). Les cartes accessoires peuvent être délivrées pour une classe inférieure à celle de la souche.

d). La durée de validité peut être différente avec les différentes cartes. —

Celle demandée pour le plus long délai sera traitée comme étant la carte principale. En cas de durée égale on se conforme en cela au désir du demandeur.

e). Pour la carte principale on décompte le prix plein, pour les cartes secondaires la moitié du prix régulier de la carte temporaire (§ 3).

f). Des cartes accessoires peuvent à toute époque être délivrées pendant la durée de validité de la carte principale et pour le temps restant à courir pour cette dernière (en tenant compte de la prolongation sans frais).

§ 13. — Une prolongation, contre paiement, des cartes accessoires au delà de la durée de la validité de la carte principale, n'est pas admise.

g). Une carte pour un serviteur peut sans tenir compte de la durée pour laquelle elle est demandée être transcrite au nom d'un autre contre paiement de 50 pfennigs aussi souvent que le besoin s'en présente.

h). A titre de garantie (§ 5) il y a lieu de déposer pour la carte principale 10 marks et pour chacune des cartes secondaires 5 marks. Les sommes déposées répondent d'une façon générale de la carte principale et des cartes secondaires.

Pour le reste les conditions des § 1 à 25 sont également applicables.

B. — Cartes temporaires pour les écoliers.

§ 1. — Des cartes d'écoliers sont délivrées pour les écoliers et écolières des écoles primaires ou supérieures et aussi les élèves des écoles de dessin ou industrielles ceux des établissements préparatoires et ceux qui suivent des exercices religieux. — Ces cartes ne sont pas valables pour les jeunes gens qui fréquentent les établissements universitaires, les académies, les écoles techniques supérieures, les conservatoires et autres institutions de ce genre.

§ 2. — Les cartes d'écoliers sont délivrées pour la durée d'un à douze mois en deuxième et troisième classe. Elles sont valables, en tant que certaines lignes ne sont pas exclues, pour être utilisées dans les voitures de la classe correspondante de tous les trains réguliers. La durée de validité peut commencer quand on le désire.

Les cartes sont délivrées pour une ligne déterminée avec droit.

a). Ou bien à un voyage d'aller et retour chaque jour à l'exception des dimanches, des fêtes légales et des jours de congé indiqués dans la carte.

b). Ou bien à un voyage simple dans l'une ou l'autre direction à l'exception des jours ci-dessus désignés quand les trains réguliers ne peuvent être utilisés dans une direction pour l'ouverture ou la fermeture de l'école.

c). Ou bien à des voyages limités à certains jours de la semaine ou au dimanche, quand l'enseignement n'a lieu que ces jours-là (comme pour les exercices religieux, les élèves des écoles de dessin, etc.).

§ 3. — La demande doit être faite au plus tard huit jours avant celui où doit commencer la validité, au bureau de billets de la station à partir de laquelle la carte doit être utilisée, et cela par écrit et en employant le modèle de demande prescrit; à la demande doit être annexée une attestation du directeur de l'école (pour les exercices religieux du prêtre) affirmant la fréquentation de l'école; on doit y indiquer aussi les jours de congé.

En cas de demande d'une carte d'écolier limitée à certains jours (§ 2 c), l'attestation du directeur de l'école doit indiquer que l'enseignement n'est donné que ces jours-là.

§ 4. — La base d'application par kilomètre et par écolier ou écolière pour une durée de moins de douze mois est de :

1,33 pfennigs en 3^e classe.
2 — 2^e —

et pour l'année complète :

1 pfennig en 3^e classe
1,5 — 2^e —

Pour plusieurs élèves de la même famille (frères et sœurs) on compte par kilomètre :

| | | |
|---|--------|----------|
| Pour 2 enfants en 3 ^e classe | 2 | pfennigs |
| — — 2 ^e | — 3 | — |
| Pour 3 — 3 ^e | — 2,66 | — |
| — — 2 ^e | — 4 | — |
| Pour 4 — 3 ^e | — 3,33 | — |
| — — 2 ^e | — 5 | — |
| Pour 5 — 3 ^e | — 4 | — |
| — — 2 ^e | — 6 | — |

Pour le décompte du prix de la carte on doublera, ou pour les voyages dans un seul sens (§ 26) on prendra une fois la distance arrondie aux 10 kilomètres supérieurs de la ligne à parcourir et on multipliera par le nombre de jours où l'école sera ouverte pendant la durée de validité, et par les bases ci-dessus indiquées. Les sommes inférieures à 5 pfennigs ne seront pas comptées, celles de 5 et au-dessus seront arrondies aux 10 pfennigs supérieurs.

Pour les frères et sœurs, on établira pour chacun des cartes spéciales entre lesquelles on partagera proportionnellement les prix décomptés d'après les principes ci-dessus.

Pour les écoliers au-dessous de dix ans, il ne sera pas accordé de bonification.

§ 5. — Le droit de se servir de plusieurs lignes entre les deux stations extrêmes, si ces lignes appartiennent aux Chemins d'État prussiens sera accordé contre paiement du prix de la carte calculé sur la plus longue de ces lignes et sera indiqué expressément sur la carte.

§ 6. — Les cartes d'écoliers ne peuvent être utilisées que par une seule personne et ne peuvent être cédées à d'autres.

Si malgré cela une carte est utilisée par une autre personne, il en résultera, indépendamment des poursuites correctionnelles qu'on pourra exercer, le retrait immédiat de la carte avec perte du prix payé pour l'obtenir.

§ 7. — L'écolier est tenu de présenter sa carte à toute demande des employés préposés à ce soin, que les dispositions soient prises pour cela pendant ou après le voyage. S'il ne la porte pas sur lui, il sera procédé à son égard comme à celui d'un voyageur trouvé sans billet valable, conformément aux prescriptions de l'article 14 du Règlement d'exploitation pour les Chemins de fer d'Allemagne.

§ 8. — Un écolier qui, pour un voyage ou une partie de son voyage, veut utiliser une classe supérieure à celle à laquelle sa carte lui donne droit, doit acquitter une taxe supplémentaire conforme à la réglementation générale (voir réglementation additionnelle du § 11 du Règlement d'exploitation).

§ 9. — Celui qui cherche :

- a). Ou bien à utiliser une carte qui ne lui a pas été délivrée régulièrement ;
- b). Ou bien à utiliser une carte dont le délai est déjà expiré ;
- c). Ou à se servir d'une carte pour un parcours sur lequel elle n'est pas valable, sera non seulement traité comme un voyageur trouvé sans billet, d'après les prescriptions du règlement d'exploitation pour les Chemins de fer allemands, mais encore, le cas échéant, sera poursuivi correctionnellement en raison de la fraude commise.

§ 10. — Il n'est pas accordé de franchise pour les bagages.

§ 11. — Il ne sera pas accordé sur le prix payé de bonification pour les voyages non faits, les interruptions, et les jours d'école manqués.

Mais le titulaire d'une carte qui, par une circonstance imprévue (telle que changement de résidence inattendu, maladie, mort ou autres cas semblables), est empêché de se servir plus longtemps de sa carte jusqu'à expiration, peut à titre gracieux obtenir une réduction de prix basée sur les règles suivantes :

- a). Si la carte a été utilisée pendant moins d'un mois, il sera perçu, pour chaque jour d'école, depuis le début de la validité jusqu'à la restitution de la carte, la moitié du prix d'un billet d'aller et retour, et quand la carte n'a été délivrée que pour un voyage quotidien simple dans une direction, la moitié

du prix d'un billet simple de la classe correspondante, — dans les deux cas, au plus, le prix d'une carte valable pendant un mois ;

b). En cas d'utilisation plus longue, on décomptera le prix d'une carte correspondant à la durée de l'utilisation et la différence avec le prix total de la carte primitive sera remboursée, ou il en sera tenu compte en retranchant son montant du prix d'une nouvelle carte à délivrer.

Pour les interruptions de service de plus de vingt-quatre heures, il sera fait une déduction correspondante sur le prix de la carte pour les jours perdus.

§ 12. — Les cartes d'au moins trois mois de durée, qui doivent rester assez longtemps sans utilisation, peuvent être prolongées sans frais quand elles sont pendant la durée de leur inutilisation déposées au bureau de l'exploitation du Chemin de fer royal par lequel elles ont été délivrées. La carte sera alors prolongée pour la durée de l'interruption ; cependant la validité ne peut jamais être augmentée de plus de trois mois. De plus, cette prolongation ne sera accordée que si l'inutilisation dépasse quatorze jours.

Pour une durée moindre de quatorze jours, la durée pendant laquelle la carte n'a pas été utilisée ne peut donner droit à une bonification que si l'on fait en même temps le renouvellement de la carte pour trois mois au moins.

Les demandes de prolongation doivent être accompagnées de la carte et adressées par écrit au bureau de billets qui l'a délivrée.

§ 13. — Si une carte est perdue, le bureau des billets par lequel elle a été établie doit en être immédiatement avisé. Il sera alors, le plus tôt possible (au plus tard après un délai de huit jours), délivré une nouvelle carte contre paiement de 2 marks, valable jusqu'à l'expiration du délai de la première. Si l'avis n'a pas été adressé de suite pour la perte de la carte, et si elle est trouvée entre les mains d'une personne qui n'a pas droit à sa possession, il en résulte le retrait de la carte et les conséquences prévues dans le § 9.

Aussi longtemps qu'un écolier n'est pas en possession de sa carte, il ne peut avoir le droit de voyager sur le prix de la carte ; il est au contraire obligé, s'il utilise le Chemin de fer, de payer le prix ordinaire.

§ 14. — La carte d'écolier est retirée par le conducteur lors du dernier voyage auquel elle donne droit.

Si la carte n'est pas utilisée jusqu'à la fin de sa validité ou ne l'est pas pour le dernier voyage auquel elle donne droit, elle est retournée au bureau d'expédition qui en a fait la remise au plus tard le jour qui suit l'expiration de la durée de validité.

B. — Pour la fréquentation des établissements de natation.

Pour les écoliers des écoles primaires ou supérieures des localités dans lesquelles ne se trouvent pas d'établissements de natation, il sera délivré, du 15 mai au 30 septembre, au prix des billets militaires en troisième classe, des cartes temporaires valables pour dix voyages aller et retour, dans le but de leur faciliter l'usage des bains de mer ou des bains de rivière situés dans le voisinage. La même faveur sera accordée aux professeurs qui surveillent les écoliers pendant les voyages. L'utilisation de ces cartes peut être limitée à des trains déterminés. Si cette limitation n'est pas indiquée expressément, les cartes sont valables dans tous les trains réguliers ayant des voitures de troisième classe. On ne tient pas compte des interruptions de voyages. On n'accorde pas de franchise pour les bagages.

Il y a lieu de demander ces cartes au bureau des billets de la station d'arrivée.

3. — POUR LES OUVRIERS

Pour les personnes qui habitent en dehors du lieu où elles travaillent, il sera délivré, selon les besoins, à prix réduits¹, des billets de semaine d'ouvriers ou des billets d'aller et retour d'ouvriers.

Les billets d'une semaine pour les ouvriers seront délivrés pour six ou sept jours consécutifs (et par suite y compris le dimanche), soit pour un voyage journalier aller et retour, soit pour un voyage simple journalier, entre l'habitation et le lieu de travail.

La délivrance de ces billets peut être faite le jour de la semaine qui convient, c'est-à-dire pour une durée de sept jours à compter depuis celui qui convient, même le dimanche.

Les billets d'aller et retour sont valables :

a). Ou bien pour aller de la résidence au lieu de travail le jour qui suit un dimanche ou une fête et revenir du lieu de travail à la résidence, le jour qui précède le dimanche ou le jour férié le plus voisin ;

b). Ou bien pour aller du lieu de travail à la résidence le jour qui précède un dimanche ou jour férié et revenir au lieu de travail le jour qui suit ce dimanche ou jour férié, et si plusieurs jours de fête se suivent sans interruption, le jour qui suit le dernier d'entre eux. S'il n'y a qu'un jour ouvrable entre plusieurs jours de fête, il est permis de ne revenir que le jour qui suit le dernier jour de fête.

Les cartes d'ouvriers sont valables pour la quatrième classe et, là seulement

¹ Les prix sont réduits jusqu'à 1 pfennig par personne et par kilomètre.

où elle n'existe pas, pour la troisième classe dans les trains désignés pour cela par une affiche aux différentes stations.

On n'accorde pas de franchise de bagages. On peut emporter gratuitement avec soi les charges qu'on peut porter, les outils du travail à la main et les objets destinés aux repas, de même que cela se fait pour les cartes de quatrième classe.

Il n'est pas nécessaire de faire timbrer le billet de retour avant de partir.

4. — POUR LE TRANSPORT DES SOCIÉTÉS

A. — Pour les voyages en corps de sociétés importantes.

Pour ces voyages, avec minimum de 30 personnes ou paiement comme pour 30, et pour un voyage en corps, on peut accorder des réductions allant jusqu'à 50 p. 100 du prix des billets simples ordinaires des trois classes; généralement cependant ces billets ne seront acceptés que dans les trains omnibus et mixtes ou dans des trains spéciaux si l'administration le juge utile. S'il se trouve parmi ceux qui prennent part au voyage des enfants de quatre à dix ans, deux d'entre eux paient comme une personne.

Un enfant seul ou celui qui excède les groupements des autres par deux, sera compté et paiera comme une grande personne.

Il n'est pas accordé de franchise de bagages. Pour la quatrième classe on peut accorder des réductions de prix pour d'importantes sociétés allant jusqu'aux taxes des prix des billets militaires¹, si l'intérêt public le demande.

Si l'on demande et accorde des trains spéciaux pour le transport des sociétés, le prix minimum réglementaire (voir les dispositions A 2 à 7 du Règlement d'exploitation) ne pourra être réduit davantage. Les demandes de concession de ces réductions doivent être adressées au bureau d'exploitation du Chemin de fer royal dans le domaine duquel le voyage doit s'accomplir.

B. — Pour les excursions académiques.

Pour les excursions académiques entreprises dans un but d'études scientifiques par les établissements académiques allemands, sous la direction d'un professeur, il sera accordé une réduction de prix à partir de la réunion de dix personnes (y compris le professeur), de telle sorte que pour un voyage aller et retour on ne paiera que le prix d'un billet simple et pour un voyage simple la moitié du prix d'un billet simple ordinaire.

Il n'est pas admis de franchise de bagages.

La demande doit être adressée au chef de la gare de départ par le professeur dirigeant, avec indication du terme et du but du voyage et du nombre de

¹ 1 pfennig 1/2 par personne et par kilomètre.

ceux qui y prendront part. La notification n'est pas nécessaire avant le jour de l'excursion, et il lui sera donné suite jusqu'à la dernière heure avant le départ du train à utiliser, à moins que le nombre des participants n'exige l'adjonction de voitures spéciales ou l'augmentation de la force de traction et ne demande par suite un avis plus hâtif.

C. — Voyages d'écoliers et excursions de vacances.

Pour des voyages en corps d'au moins dix élèves d'écoles publiques, concédées par l'Etat ou privées ou surveillées, et sous la conduite d'un professeur, on effectue le transport de tous les participants, y compris maîtres, maitresses ou inspecteurs, en troisième classe au prix des billets militaires.

On entend, pour l'application de ces instructions, avoir à transporter les élèves des écoles de mines, des écoles d'agriculture, des séminaires, des écoles préparatoires, des sociétés de gymnastique et des établissements d'enseignement pour les aveugles et les sourds-muets.

Les institutions privées ne servant qu'à l'éducation sans en même temps donner l'instruction (pensions de famille, etc.), ne font pas partie des écoles auxquelles s'applique la présente réglementation.

La réduction de prix s'applique d'habitude au voyage en train omnibus. Si exceptionnellement le voyage est autorisé en train express par le bureau d'exploitation du Chemin royal, dans le ressort duquel se trouve la station de départ, il ne sera pas perçu de supplément. Deux écoliers de ces catégories de classes (qui en général se composent d'enfants), qui n'ont pas encore atteint leur dixième année, ne paient que comme une seule personne. Dans ces classes il faut en général ranger :

Les écoles primaires, et la classe d'ordre inférieur des gymnases, des écoles professionnelles, des écoles supérieures, des écoles de filles et la moitié inférieure des classes des écoles populaires. En cas de nombre impair, la moitié inférieure doit contenir le plus grand nombre.

Il n'est pas admis de franchise de bagages.

L'expédition a lieu sur une feuille d'expédition créée par le bureau des billets sur la demande écrite du directeur de l'école correspondante et retirée par le conducteur une fois le voyage accompli, c'est-à-dire au retour.

Le retour doit s'accomplir en corps.

Les mêmes faveurs sont accordées aux enfants qui sont envoyés en excursions de vacances par des associations et des administrations et aux professeurs qui leur sont adjoints pour les surveiller, sans qu'on ait à se préoccuper du nombre des participants.

5. — POUR LES VOYAGES CIRCULAIRES ¹

A. — Carnets de voyages circulaires.

Dans le cercle de l'Union des administrations allemandes, il peut être établi des carnets de voyages circulaires suivant les indications du voyageur pour des voyages circulaires d'une longueur de 600 kilomètres au moins.

Les conditions qui leur sont applicables sont les suivantes :

1. Les carnets de voyages circulaires sont valables pendant 43 jours pour les parcours de 600 kilomètres et pendant 60 jours pour les parcours supérieurs à 2,000 kilomètres. La validité expire à minuit, le jour indiqué sur la couverture du carnet comme étant le dernier valable; une prolongation n'est accordée dans aucune circonstance.

2. Quand il sera ajouté des coupons donnant droit au passage sur une ligne de bateaux à vapeur naviguant parallèlement au Chemin de fer, le parcours total sur lequel ce coupon est valable, doit être accompli ou en bateau ou en Chemin de fer.

3. Le carnet de voyages d'excursions est personnel et ne peut être cédé; il ne peut être utilisé que par la personne qui a commencé à s'en servir au début du voyage et qui a apposé sa signature à l'encre sur la couverture à la place à ce destinée avant de se mettre en route. Les employés des administrations de Chemin de fer chargés du contrôle sont autorisés, afin de s'assurer de l'identité du voyageur à lui demander de renouveler la signature de son nom apposée sur la page extérieure de la couverture, et le voyageur est tenu de se conformer à cette demande. Si le voyageur n'est pas le propriétaire régulier du carnet de voyage circulaire, on le lui retirera, et il sera traité comme un voyageur trouvé sans billet valable.

4. Si un voyageur porteur d'un carnet de deuxième ou troisième classe désire occuper pendant une partie du voyage une classe supérieure, il aura à acquitter les taxes additionnelles prévues d'après les réglementations de la ligne correspondante. (Voir aussi Dispositions additionnelles du Règlement d'exploitation, art. 11, p. 18.)

5. Un enfant de quatre à dix ans paie demi-place. Le carnet de voyage portera à chaque coupon l'indication qu'il s'applique à un enfant. Deux enfants du même âge sont transportés au moyen d'un carnet à prix plein de la classe correspondante. Les enfants jusqu'à quatre ans inclus qui n'occupent pas d'autres places que celles de leurs parents voyagent gratuitement.

6. Le voyageur a le droit de descendre aux stations extrêmes de chaque

¹ Voir aussi Dispositions additionnelles n° 1 à 10 du Règlement d'exploitation, p. 16.

coupon et aux stations intermédiaires nommément désignées comme pouvant faire l'objet d'un séjour, sans avoir besoin d'autorisation du chef de gare. En outre le voyageur est libre de séjourner dans toutes les stations intermédiaires non spécialement désignées, mais dans ce cas le carnet doit, dès qu'on a quitté le train, être présenté au chef de gare pour visa. Quand on se sert des bateaux à vapeur circulant sur le Rhin, la Meuse et le Danube avec des coupons correspondants, il n'est pas permis d'interrompre son voyage pour séjourner dans une station intermédiaire.

Le séjour pour chaque interruption du voyage n'est pas limité autrement que par la durée totale de validité du carnet.

7. Le voyageur est tenu de présenter son carnet à toute réquisition du personnel. Si on trouve un voyageur dont la signature manque sur la couverture il est tenu, à la demande du personnel du train, d'apposer la signature absente, à la première station où cela pourra se faire. (Voir art. 3.) Chaque coupon montré isolément sera considéré comme non valable et retiré si le voyageur ne peut produire en même temps avec la couverture du carnet tous les coupons qui doivent être en ses mains pour les parcours restant à accomplir jusqu'à la station d'où il est parti.

8. Avant l'arrivée à la station correspondant à l'extrémité du parcours d'un coupon, ou avant la sortie de la gare, le coupon correspondant sera retiré par le personnel de service — Après l'enlèvement du dernier coupon la couverture sera poinçonnée par le personnel du train, mais restera entre les mains du voyageur. Le voyageur est tenu de se rendre bien compte que le personnel du train et des stations n'enlève pas du carnet d'autres coupons que ceux s'appliquant aux lignes déjà parcourues. Dans le cas où par inadvertance on aurait enlevé des coupons pour des parcours non effectués, il y a lieu d'en réclamer de suite la restitution et d'en aviser le chef de gare de la première station terminus d'un coupon, ou dans laquelle on séjourne.

9. Le voyage peut, pendant la durée de validité, être accompli dans un sens ou dans l'autre, à toute époque et au choix du voyageur ; on peut donc utiliser en sens inverse les coupons contenus dans un carnet pour un ou plusieurs parcours complètement fermés. A cet effet, le premier des coupons valables pour le parcours circulaire doit être présenté au chef de la gare d'embranchement correspondante, pour qu'il indique que le coupon peut être utilisé en sens inverse. — Ceci fait, le voyage doit s'accomplir dans la direction adoptée une fois pour toutes, dans le cas contraire les coupons trouvés hors tour seraient considérés comme non valables, aussi bien que les coupons détachés¹.

¹ En ce qui concerne l'utilisation d'une ligne plus courte dans le réseau des Chemins d'Etat prussiens, voir les Dispositions additionnelles 1 c à 10 du Règlement d'exploitation, p. 17, 1^{re} partie.

10. Les carnets perdus ne sont pas remplacés; de même au cas où on n'accomplit pas une partie du voyage par des motifs dont l'administration n'est pas responsable, on ne peut obtenir une restitution de l'argent pour les carnets non utilisés.

11. A l'exception des bagages à la main, le Chemin de fer n'accorde pas de franchise de bagages avec les billets circulaires. Le transport des bagages ne peut être opéré que pour les stations ouvertes à ce service. Le transport des bagages en passage par Berlin ne sera accepté que si le transit peut être effectué par l'intermédiaire du Chemin métropolitain. Dans le cas où il n'en est pas ainsi le voyageur doit s'occuper du transport de ses bagages d'une gare à l'autre de la ville de Berlin. De même pour le transport des bagages entre les gares et les bateaux, ou entre les gares et les services de voiture, ou pour la présentation des bagages à la visite de la douane, le voyageur, à moins d'indication contraire contenue dans le coupon de la localité correspondante, doit s'occuper lui-même de ses bagages. — Les administrations n'acceptent aucune responsabilité pour les conséquences de la non-observation de ces prescriptions.

12. Une prolongation de la validité du carnet au delà de la date marquée sur la couverture, n'est pas admise; de même l'addition ultérieure de nouveaux coupons à ceux d'un carnet pour lequel le voyage est déjà en partie accompli, non plus que l'échange de coupons contre d'autres, ne sont pas permis. Il ne sera, en aucun cas, donné suite aux propositions des voyageurs à ce sujet.

13. On délivre des carnets pour voyages circulaires à accomplir dans le territoire desservi par les Chemins d'Etat prussiens à Berlin (gare d'Anhalt, gare Alexanderplatz; on peut en faire la demande à la gare de la Friedrichstrasse), à Brunswick, à Breslau gare centrale, à Bromberg, à Cologne gare principale, à Dantzig, à Dusseldorf, à Elberfeld, à Erfurt, à Francfort-sur-le-Mein, à Hambourg, à Königsberg, Leipzig et à Magdebourg.

B. — Carpets de billets pour des excursions déterminées et billets d'été
(Billets de saison.)

(Voir les détails dans les avis spéciaux.)

6. — DANS DES BUTS CHARITABLES

A. — Dans l'intérêt des hospices publics.

Pour les associations et les corporations (laïques et religieuses) qui, de par les statuts de leurs sociétés, se vouent volontairement à faire le service des hospices publics, il est accordé des diminutions de prix sous cette forme que

pour les voyages des membres de la société et des infirmiers et infirmières, il sera perçu seulement le tarif militaire en cas d'utilisation de la troisième classe dans tous les trains, et seulement le prix d'un billet simple ou d'aller et retour de troisième classe en cas d'utilisation de la deuxième classe dans tous les trains.

Cette faveur n'est cependant accordée que pour les voyages ci-après :

1. Dans un but religieux, et pour aller à des conférences avec d'autres membres de la société;

2. Pour le service de l'hospice, et à ce titre il y a lieu de compter les voyages faits par les membres des maisons secondaires de l'Association nationale des femmes, de la Société des infirmiers volontaires, et de l'ordre de Saint-Jean envoyés dans le but de les instruire dans des hôpitaux étrangers, pour les voyages faits par les infirmiers et infirmières concourant effectivement au service des hospices, pour les sœurs de l'ordre de Saint-Jean envoyées comme aides dans les maisons diaconales et y étant effectivement occupées au service des malades;

3. Pour le déplacement des infirmiers et infirmières;

4. Pour les voyages des infirmiers et infirmières ayant pour but une cure balnéaire ou la recherche d'une localité où ils pourront se soigner et se reposer, en tant qu'il y sera fait un séjour d'une durée d'au moins dix jours. Les billets à prix réduits ne sont délivrés par le bureau des billets que sur des pièces justificatives établies par les directeurs des établissements correspondants d'après le modèle prescrit et indiquant le nom et la position des voyageurs, le but et le terme du voyage et la classe à occuper.

Pour les autres voyages, notamment pour ceux entrepris par les infirmiers pour rendre visite à des particuliers, cette faveur n'est pas accordée; elle ne l'est pas non plus pour les voyages qui sont entrepris pour entrer dans les associations et sociétés servant aux hospices publics ou pour accompagner les personnes malades.

Pour les sociétés et les associations qui n'ont pas leur domicile en Prusse, ces conditions ne sont appliquées que dans la mesure de circonstances spéciales.

B. — Voyages des indigents se rendant à des établissements balnéaires.

Les indigents auxquels est accordée la gratuité ou une réduction de prix de la part des directeurs des établissements de cures, même en dehors de l'Allemagne, pour l'usage des bains ou autres dispositions destinées aux cures, sont transportés à l'endroit où se fait la cure et ramenés à leur domicile en troisième classe dans tous les trains au tarif militaire. Les maisons de santé ne comptent pas parmi les établissements de cures.

L'indigence doit être établie par une attestation de l'administration locale de ce que les ressources du demandeur ne lui donnent pas le moyen de se rendre sans une réduction des prix de transport par Chemin de fer à l'établissement de bains. En outre, il est nécessaire d'avoir une attestation du directeur de l'établissement de cures, de ce que l'usage des bains et autres dispositions curatives a été accordé gratuitement ou avec réduction de prix. L'attestation d'un établissement privé de cures doit en ce qui concerne la signature être légalisée par l'administration locale.

Pour le retour, il suffit pour obtenir un prix réduit que le directeur de l'établissement curatif atteste que par suite de constatation d'indigence il a été fait usage des moyens curatifs à prix réduits.

La faveur ne s'étend pas à ceux qui accompagnent ces personnes.

La réduction sera accordée d'office pour les enfants indigents au-dessous de dix ans et deux enfants de dix ans paieront le prix d'un billet militaire.

C. — Pour les enfants scrofuleux des classes pauvres.

Les enfants scrofuleux des classes pauvres et ceux qui les accompagnent sont transportés en troisième classe, dans tous les trains, au prix du tarif militaire pour les voyages vers les établissements de santé institués spécialement à l'usage de ces enfants. Deux enfants au-dessous de dix ans paient le prix d'un billet militaire. Les billets sont délivrés sur l'attestation établie par le directeur de l'établissement de santé et par l'administration locale de la résidence de l'enfant, de ce que les ressources de l'enfant qu'elle concerne ou de ses parents ne lui permettent pas de se rendre à l'établissement de santé sans une réduction dans le prix du Chemin de fer.

Il ne sera accepté à prix réduit qu'un gardien par enfant ou pour deux enfants au-dessous de dix ans. On accorde aux gardiens la réduction pour revenir au lieu de départ et pour retourner ensuite chercher les enfants qu'ils surveillent.

D. — Pour les orphelins.

Les élèves sans ressources des établissements d'orphelins placés sous la surveillance de l'Etat (à l'exception des maisons de salut et des établissements de correction) obtiennent pour les voyages de vacances effectués dans le but de visiter leurs parents, et sur la recommandation du directeur de l'établissement, des billets au prix militaire pour les voitures de troisième classe de tous les trains de voyageurs omnibus pour l'aller et le retour.

E. — Pour les aveugles.

Les élèves sans ressources des établissements publics provinciaux ou autres

pour les aveugles et les gardiens nécessaires sont, sur la recommandation du directeur de l'établissement, transportés au prix du tarif militaire dans des voitures de troisième classe de tous les trains pour les voyages à l'aller et au retour effectués pendant leurs congés pour aller voir leurs parents.

La délivrance des billets à prix réduits a lieu contre présentation d'une attestation du directeur de l'établissement d'aveugles.

Pour chaque élève on n'admettra pas plus d'un gardien à prix réduit. On accorde aux gardiens la faveur des prix réduits après l'arrivée à destination pour le retour au point de départ, et pour les voyages destinés à aller rechercher les élèves qu'ils accompagnent, c'est-à-dire pour revenir à l'établissement après avoir laissé ceux qu'ils surveillent au lieu où ils doivent séjourner pendant leur congé et retourner de l'établissement au lieu de séjour du congé afin de ramener leurs élèves.

F. — Pour les sourds-muets.

Les élèves sans ressources des institutions publiques de sourds-muets et les personnes qui sont nécessaires pour les accompagner sont transportés pour les voyages de vacances destinés à aller visiter leurs parents, et sur la recommandation du directeur de l'établissement, au prix du tarif militaire en troisième classe, dans tous les trains, à l'aller et au retour.

Pour chaque élève on n'admettra pas plus d'un gardien. On accorde la faveur du prix réduit à ces derniers pour le retour au point de départ après l'arrivée au point de destination et pour le voyage destiné à aller rechercher ceux qu'ils surveillent, c'est-à-dire quand ils voyagent après avoir laissé les élèves, du séjour de vacances à l'établissement et qu'ils retournent les chercher en voyageant de l'établissement au séjour de vacances.

Cette faveur est accordée sur le vu de permissions données par le directeur d'un de ces établissements à des sourds-muets indigents qui désirent venir assister à de petites réunions à l'établissement de sourds-muets et aux sourds-muets qui, en vue d'accomplir leurs devoirs religieux, désirent se rendre individuellement aux établissements de sourds-muets.

§ 9

DISTRIBUTION DES BILLETS. REMBOURSEMENT DES BILLETS DÉLIVRÉS

La distribution des billets peut être limitée pour les stations peu fréquentées à une demi-heure, et pour les stations très fréquentées à une heure avant le départ du train que le voyageur doit prendre ; cependant quand entre deux trains se dirigeant dans le même sens il y a un intervalle de temps encore plus court

elle peut être limitée à ce délai. Ceux qui n'ont pas pris leurs billets cinq minutes avant le départ du train n'ont aucun droit à le prendre.

Il y a lieu de tenir prêt le compte exact à payer pour le transport, afin d'éviter la perte de temps qui résulterait de l'obligation de rendre la monnaie.

Les billets donnent droit à la classe qui leur correspond s'il reste des places disponibles, ou s'il n'en reste pas à celles des autres places disponibles. Quand on ne peut donner à un voyageur une place correspondant à celle de son billet et qu'il n'a pu être installé provisoirement dans une place d'une classe supérieure, il est libre d'échanger son billet contre un autre de classe inférieure dans laquelle il y a encore des places, et de se faire restituer la différence, ou d'abandonner son voyage et de se faire rembourser le prix qu'il a payé.

Toutefois les voyageurs porteurs de billets directs ont la préférence sur ceux qui se présentent avec des billets qu'ils viennent de prendre.

A la station de départ la location de coupés entiers ou de compartiments est admise jusqu'à au plus tard vingt minutes avant le départ du train correspondant pour les deux premières classes, contre paiement d'au plus autant de billets de la classe correspondante que le coupé contient de places. Aux stations intermédiaires on ne peut avoir droit à des coupés entiers que s'il en reste d'inoccupés dans le train à son passage.

Dans le cas où un voyageur paie un coupé entier on lui en donne reçu. Le voyageur n'a pas le droit de prendre avec lui dans le coupé plus de personnes qu'il n'a payé de billets.

DISPOSITIONS ADDITIONNELLES

Quand une station de départ ne peut délivrer aux voyageurs des billets directs jusqu'à destination, elle peut en cas de trafic sur des Chemins d'État faire préparer télégraphiquement contre paiement de 50 pfennigs, par les stations à partir desquelles aura lieu le nouveau transport, les billets et bulletins de bagages nécessaires pour la continuation du voyage.

S'il y a plusieurs points de réexpédition les dépêches peuvent être passées au point de départ contre paiement de 50 pfennigs en tout pour chacune.

§ 10.

DES BILLETS ET DE LEUR VALIDITÉ. — RÉDUCTIONS DE PRIX POUR LES ENFANTS

Le billet indique les stations de départ et d'arrivée ; il contient en outre le prix correspondant à la classe que le voyageur veut occuper, sauf les modifications apportées au prix de transport, enfin le temps ou le train pour lequel

le billet est valable. Le temps ou le train pour lequel le billet est valable sont indiqués expressément au moyen d'un timbre, de sorte que tout acquéreur est en mesure de se rendre compte si le billet convient au voyage qu'il a en vue.

Le voyageur peut pendant son voyage descendre à une station intermédiaire pour continuer son voyage par un train le conduisant de là à sa destination, sans augmentation de prix, soit le même jour, soit le jour suivant. Mais les voyageurs qui usent de ce droit doivent de suite en quittant leur train déposer leur billet au chef de gare pour y faire apposer un visa donnant droit à la prolongation de validité.

On ne peut obtenir de cette façon une prolongation pour les billets d'aller et retour et circulaires.

Les enfants au-dessous de dix ans sont transportés à prix réduits.

En cas de doute sur l'âge des enfants, le droit à la réduction est soumis à la décision de l'employé supérieur présent.

Pour les enfants que l'on peut encore porter et qui trouvent place sur leurs parents, il n'y a aucun paiement à faire.

DISPOSITIONS ADDITIONNELLES

1. — RÉGLEMENTATION RELATIVE A L'USAGE DES BILLETS D'ALLER ET RETOUR ET DES CARNETS DE BILLETS CIRCULAIRES

a). Les billets d'aller et retour ou les carnets de billets circulaires, pour lesquels une réduction de prix est consentie, ne sont valables au retour, ou au cours du voyage circulaire que pour la personne qui a commencé le voyage avec ces billets.

b). Le porteur de billets d'aller et retour et de carnets circulaires a le droit de repartir d'une station intermédiaire entre deux points extrêmes de son parcours.

c). La durée de validité des billets d'aller et retour est marquée sur ces billets. Elle est d'habitude pour les distances jusqu'à 200 kilomètres de trois jours et d'un jour en plus par 100 kilomètres. Pour les relations avec Berlin, la validité est augmentée d'un jour pour les distances supérieures à 50 kilomètres.

Pour le calcul de la validité le jour où le billet a été délivré compte comme un jour plein. Cependant pour les billets délivrés pour les trains partant vers minuit la durée de validité ne commence qu'avec le jour suivant.

Le billet de retour doit être utilisé au plus tard le dernier jour de sa validité (jusque vers minuit inclus) et après ce délai le voyage ne peut plus être interrompu, il doit être accompli par le premier train correspondant immédiatement avec la station de départ sans séjour plus long dans les gares intermédiaires

Par correspondance immédiate on entend le train le plus prochain partant du point de correspondance dans la direction de la station de départ.

d). Les billets d'aller et retour valables pendant trois jours sont encore valables au quatrième jour quand ils ont été pris la veille du premier jour des fêtes de Noël, de Pâques et de la Pentecôte ; dans ce cas ils sont valables jusqu'au lendemain du deuxième jour de fête.

e). Les billets d'aller et retour, sauf exception sur certaines lignes, sont valables par tous les trains contenant des voitures de la classe correspondante.

f). Les billets d'aller et retour sur lesquels est indiquée une durée de validité supérieure à trois jours doivent être présentés à la station de départ au retour pour être timbrés.

Les billets de trois jours valables plus longtemps en raison des jours de fête intermédiaires (voir en *d*.) n'ont pas besoin d'être timbrés au retour.

g). Le porteur de carnets circulaires peut utiliser une autre ligne que celle indiquée dans son carnet entre deux stations déterminées si cette ligne est plus courte et que toutes deux appartiennent au réseau des Chemins d'État prussiens, exclusivement. Il y a lieu de demander la modification du carnet et l'indication de la nouvelle ligne à utiliser à la station où l'on cesse de suivre les lignes indiquées au départ, ou à une station précédente si on a le temps de le faire, et aussi à la station où on rentrera dans le circuit. La demande n'est satisfaite que si elle est faite en temps utile pour que la transcription puisse avoir lieu par les soins des agents de la gare sans qu'ils augmentent pour cela le temps d'arrêt régulier du train et indépendamment des autres opérations auxquelles leur service les oblige pour l'expédition des trains.

Les carnets qui portent des billets de différentes classes et pour lesquels on désire utiliser des lignes plus courtes ne sont modifiés que pour la plus basse de ces classes.

L'interruption du voyage sur la ligne nouvellement choisie et la prolongation de validité ne sont pas admises.

h). Les porteurs de carnets pour des excursions déterminées et de billets d'été peuvent se mettre en route le jour qu'il leur plait au cours de la durée de validité. Pour le décompte des délais, le jour où a été délivré le carnet d'excursion ou le billet d'été est compté ; on n'accorde pas de prolonger la durée de validité pour partir à une date ultérieure.

2. — INTERRUPTION DU VOYAGE EN COURS DE ROUTE

Dans le cas d'utilisation d'un billet simple, il est permis de s'arrêter une fois en route ; en cas d'emploi d'un billet d'aller et retour, une fois à l'aller et une au retour. Pour les billets d'excursion et autres établis sous forme de carnet,

le voyageur a le droit d'interrompre son voyage aux stations extrêmes faisant l'objet d'un coupon et aux stations intermédiaires nommément désignées sans avoir besoin de faire annoter son billet par le chef de gare. En outre, le voyageur est libre de s'arrêter à toutes les autres stations non désignées dans le coupon ; mais dans ce cas le billet doit être aussitôt la descente du train présenté au chef de gare pour être annoté. Pour les billets d'aller et retour valables plus de deux jours et pour les carnets d'excursion, le voyage peut être interrompu lorsqu'on le désire pendant la durée de validité du billet et repris un autre jour que le lendemain. Après l'expiration du dernier jour de validité il n'est plus permis de l'interrompre (voir 1 c) ; cela ne l'est pas non plus pendant la durée de validité en cas de changement de l'itinéraire primitif (voir 1 g).

En cas d'interruption constatée, la continuation du voyage, pendant les délais restant à courir indiqués ci-dessus, peut avoir lieu au départ d'une autre station de la même ligne plus rapprochée de la station terminus.

3. — UTILISATION DES TRAINS DE MARCHANDISES

En cas de besoins urgents, le chef de gare peut exceptionnellement autoriser des particuliers à prendre place dans les trains de marchandises, dans les fourgons ou le compartiment du chef de train, contre un paiement d'un billet de voyageurs de première classe et le versement d'un droit fixé de trois marks. (Voir aussi Dispositions additionnelles, art. 3 à 21.)

Si le voyageur emmène avec lui des enfants de quatre à dix ans, chaque enfant aura à prendre un billet de demi-place en première classe, mais devra acquitter la surtaxe pleine de trois marks. Si les voyageurs ont déjà des billets valables pour la ligne correspondante, il y a lieu en dehors du paiement de la surtaxe fixe de trois marks de percevoir une taxe additionnelle conforme aux dispositions complémentaires de l'article 11 du Règlement d'exploitation.

4. — RÉDUCTION DE PRIX POUR LES ENFANTS

Pour la réduction du prix pour les enfants, voir les Dispositions complémentaires, articles 1 à 8 du Règlement d'exploitation.

§ 11.

ÉCHANGE DES BILLETS DÉLIVRÉS

Il n'est pas interdit aux voyageurs d'échanger, jusqu'à un délai de dix minutes avant le départ du train, les billets qui leur ont été délivrés contre d'autres d'une classe supérieure, en payant la différence de prix et à la condition qu'il reste des places de cette classe disponibles.

En route, dans les stations intermédiaires, on ne peut être autorisé à prendre place dans une classe supérieure qu'en prenant un nouveau billet pour la gare de destination, billet dont le prix ajouté à celui qu'on a payé pour le premier représentera au moins la taxe de la classe supérieure.

L'échange d'un billet d'une classe supérieure, contre un autre d'une classe inférieure n'est admis que dans le cas prévu à l'article 9.

DISPOSITIONS ADDITIONNELLES

1. — Le passage dans un wagon d'une classe supérieure, ou dans un train à taxe plus élevée est permis aussi bien au départ qu'en route pour une partie du parcours contre paiement d'une surtaxe exceptionnelle.

2. — S'il est établi avant l'utilisation d'un billet qu'il y a eu une erreur soit de la part de celui qui l'a demandé, soit de la part de celui qui l'a donné, l'échange de ce billet contre un autre à la condition qu'il n'ait pas été poinçonné pourra se faire jusqu'au moment de la fermeture du guichet. Il n'y a pas à distinguer dans ce cas (indépendamment de la question de prix) si le billet est demandé pour une classe inférieure, ou pour une autre station.

§ 12

RÉPARTITION DES PLACES

Les billets achetés ne donnent pas droit à des places spécialement désignées et celles-ci ne peuvent être gardées d'avance.

Le personnel de service est chargé et dans le cas de demande des voyageurs est tenu d'indiquer des places à ces derniers. Les dames voyageant seules doivent sur leur demande être autant que possible réunies dans un coupé. Dans chaque train il doit y avoir au moins un coupé pour les dames voyageant en deuxième et troisième classe.

Dans les voitures construites d'après le système américain, cette dernière réglementation n'est appliquée qu'au cas où ce système a reçu les modifications requises.

DISPOSITION COMPLÉMENTAIRE

Dans les compartiments de dames on ne peut fumer. (Voir aussi Dispositions complémentaires, n° 2 de l'art. 22 du Règlement d'exploitation.)

§ 13

EXCLUSION DES TRAINS DES PERSONNES POUVANT INCOMMODER
LES VOYAGEURS

Les personnes qui, en raison d'une maladie apparente ou pour d'autres motifs peuvent manifestement être à charge par leur voisinage à ceux qui voyagent avec elles, peuvent être empêchées de voyager en commun ou de continuer leur voyage si elles ne paient un coupé spécial. On leur rembourse ce qu'il y a lieu du prix payé quand on ne leur permet pas de voyager avec les autres. Si on reconnaît en cours de route qu'un voyageur appartient à une des catégories désignées ci-dessus, il doit être exclu d'un plus long transport à la station la plus proche s'il ne paie le prix d'un coupé spécial et si on ne peut lui en préparer un.

Le prix du voyage et les frais de bagages lui sont remboursés pour le parcours non effectué.

§ 14

SALLES D'ATTENTE. — BUREAUX DES BILLETS ET DES BAGAGES
CONTROLE DES BILLETS

Les salles d'attente doivent être ouvertes au plus tard une heure, les bureaux de billets et de bagages dans les stations très fréquentées également une heure au plus tard et dans les stations peu fréquentées au moins une demi-heure avant le passage de chaque train.

Le voyageur doit montrer son billet sur la demande qui lui en est faite en entrant dans la salle d'attente et en montant en wagon. Pendant le parcours, le voyageur doit garder le billet sur lui jusqu'à sa remise.

Le voyageur qui est trouvé sans billet valable doit acquitter pour tout le parcours accompli par lui et, dans le cas où la station de départ n'est pas connue de suite d'une façon indiscutable, pour tout le trajet parcouru par le train, le double du prix ordinaire et au moins la somme de 6 marks. Mais le voyageur qui monte en voiture et prévient en même temps spontanément le conducteur ou le chef de train que par suite de retard il n'a pu prendre de billet, doit si on lui permet cependant de monter dans le train, ce à quoi il n'a aucun droit, acquitter le prix du passage augmenté d'un mark.

S'il refuse le paiement immédiat on peut le faire descendre.

DISPOSITIONS COMPLÉMENTAIRES

1. — Le voyageur est tenu de conserver son billet pendant le trajet et de le présenter, chaque fois qu'il lui est demandé, au conducteur ou aux employés chargés du contrôle du train.

2. — Si à une station d'embranchement en raison du retard d'un train utilisé on n'a pu prendre en temps utile un billet pour continuer son voyage et si cela est déclaré de suite et spontanément au conducteur, dès qu'on le voit, la surtaxe de un mark ne sera pas perçue.

§ 21

RETARD DES TRAINS. INTERRUPTION DE VOYAGE

Les retards dans les départs et les arrivées de trains ne fournissent aucun droit contre les Compagnies. Un voyage manqué ou interrompu ne donne droit qu'au remboursement du prix payé pour le parcours non effectué.

Si, par suite d'un cas qui n'est pas de force majeure, le retard qui s'est produit dans l'arrivée d'un train a fait manquer la correspondance avec un autre train, on rembourse au voyageur porteur de billets directs, d'après la place qu'il a occupée le prix payé pour le voyage d'aller et retour, s'il fournit la preuve qu'il est revenu sans interrompre son voyage par le premier train le ramenant à la station de départ.

Le voyageur, pour profiter de ce droit, est tenu cependant de prévenir le chef de la gare où le train est arrivé en retard, en lui montrant son billet. Le chef de la gare de départ donne de plus à ce dernier une attestation de l'heure du retour.

Quand des circonstances atmosphériques ou d'autres empêchements rendent impossible la circulation sur une ligne, le transport ultérieur jusqu'à la ligne où on circule doit être, dans la mesure du possible, recherché par d'autres moyens de circulation jusqu'à ce que l'ordre soit rétabli dans chaque cas particulier. Les voyageurs ne peuvent demander à la Compagnie de se charger du transport subséquent par d'autres moyens de transport en raison des frais payés pour le parcours non effectué.

Les incidents de circulation et les retards sont portés de suite à la connaissance du public dans les gares, au moyen d'une affiche placée dans un endroit facilement accessible et d'une façon facilement reconnaissable.

DISPOSITIONS COMPLÉMENTAIRES

Si, par suite du retard d'un train, on a manqué une correspondance régulière, il est permis au voyageur qui se présente avec des billets directs de

continuer son voyage au moyen du premier billet qui lui a été délivré par une autre ligne d'un Chemin d'État conduisant à la même destination, si l'arrivée peut ainsi être accélérée et si les deux lignes appartiennent exclusivement au réseau des Chemins de fer de l'État. Il y a lieu de faire remarquer le retard au chef de la station d'embranchement qui l'indique sur le billet et rend ce dernier, par un visa, valable sur l'autre ligne.

Il n'y a pas lieu de percevoir de supplément même quand le transport sur la ligne auxiliaire s'effectue par un train à taxes plus élevées (train express ou poste), ou dans une classe plus élevée parce que le train utilisé n'en conduit pas de la classe pour laquelle est valable le billet correspondant. Cependant des billets de quatrième classe ne peuvent être utilisés ni en deuxième ni en première classe. Les billets militaires seront, dans ce cas, considérés comme des billets de troisième classe et pourront être utilisés en deuxième ou dans un train à taxes plus élevées.

2. — Ces conditions s'appliquent également pour une correspondance manquée, au cas où la circonstance favorisant la continuation du voyage n'est pas l'emploi d'une ligne auxiliaire, mais l'emploi de billets directs donnant droit à un train à taxes plus élevées, ou à un nombre de classes limitées. Après le passage du train pour lequel on a manqué la correspondance, les voyageurs peuvent prendre place dans les trains désignés ci-dessus.

3. — En cas de correspondance manquée et d'après l'appréciation conforme du chef de gare, le transport ultérieur des voyageurs peut se faire sur les lignes de peu de longueur par les trains de marchandises auxquels on ajoute des voitures de voyageurs, ou s'il n'y a pas de ces voitures dans les fourgons ou dans un wagon de marchandises aménagé à cet effet. Dans ce cas on ne perçoit que le prix habituel des trains-omnibus, et de la classe correspondante si on a utilisé des voitures de voyageurs ; pour le transport en fourgon, dans le compartiment du conducteur ou dans un wagon de marchandises, on perçoit le prix de la quatrième classe, à moins que cependant le voyageur n'ait en sa possession un billet valable pour le parcours. Dans ce cas le transport s'effectue au moyen de ce billet, sans supplément.

4. — Quand, par suite de l'amoncellement des neiges, d'inondation ou autres circonstances imprévues, l'exploitation est interrompue sur une ligne particulière, on peut utiliser, dans le cas de trafic par des Chemins d'État, une ligne auxiliaire, conformément à la réglementation du § 1, non seulement quand on a des billets directs, mais encore dans le cas où l'on veut gagner simplement une station que l'on ne peut, par suite de cet empêchement, atteindre en ligne droite.

5. — Quand, par suite d'une correspondance manquée, etc., on utilise une ligne auxiliaire, les bagages des voyageurs seront, suivant leur désir, transportés par la ligne auxiliaire utilisée ou par le chemin primitif.

B. — Transport des bagages.

§ 24

OBJETS A ACCEPTER COMME BAGAGES

En général, on ne transportera comme bagages que ce qui est nécessaire pour les besoins du voyageur ou des siens pendant le voyage, par exemple des malles, des sacs et des manteaux de voyage, des cartons à chapeau, de petites caisses ou autres choses semblables; de grandes caisses, dans lesquelles sont emballés des marchandises, des tonneaux et toutes choses ne pouvant être considérées comme utiles aux besoins du voyageur peuvent être tolérées à titre exceptionnel.

Les objets exclus du transport en petite vitesse, et ceux qu'on ne peut prendre avec soi dans les voitures ne peuvent être remis comme bagages, sous peine des conséquences prévues à l'article 48.

DISPOSITIONS COMPLÉMENTAIRES

On considérera comme utiles aux besoins des voyageurs, et on admettra dans la limite de la franchise admise (voir Dispositions additionnelles, article 26) :

a). Les chaises à porteurs et roulantes, que les malades ou les paralytiques emportent avec eux, et les voitures d'enfants destinées aux enfants prenant part au voyage ;

b). Les échantillons que les voyageurs de commerce emportent avec eux pour leurs affaires et que la nature de leur emballage fait reconnaître comme tels;

c). Les instruments de musique dans des caisses, des étuis, ou d'autres enveloppes ;

d). Les instruments de mesure jusqu'à 4 mètres de longueur, et les outils ;

e). Les vélocipèdes,

aussi bien que les objets qui servent indubitablement à l'usage des personnes remettant les bagages et qui ne sont pas destinés au commerce.

Pour les grandes caisses où sont emballées des marchandises, les tonneaux et autres objets ne pouvant être considérés comme utiles aux besoins des voyageurs et qui peuvent cependant, d'après l'estimation des employés, être acceptés pour le transport comme bagages, il n'est pas accordé de franchise.

§ 26

REMISE DES BAGAGES

Les bagages qui ne sont pas remis au plus tard quinze minutes avant le départ du train au bureau d'expédition avec présentation du billet, ne seront pas de droit transportés avec le voyageur.

Si, exceptionnellement et dans des cas pressants, sous réserve d'une expédition ultérieure, un bagage est transporté sans être enregistré, il ne sera pas considéré comme ayant fait l'objet d'une remise régulière jusqu'au moment où l'enregistrement pourra être effectué.

Ceci s'applique aux bagages pris aux haltes.

La taxe de bagages, pour éviter tout inconvénient, doit être appliquée dès que cesse le transport.

DISPOSITIONS COMPLÉMENTAIRES

1. — Les taxes de bagages sont décomptées par 10 kilogrammes ; par suite, les fractions de 10 kilogrammes comptent comme 10 kilogrammes ; les pfennigs en excédent sont comptés pour 1 dixième de mark. — Le minimum de perception est de 0,20 mark.

2. — Il est accordé une franchise de 25 kilogrammes (12 pour les billets d'enfants) ;

a). Pour chaque billet simple des trois premières classes ;

b). Pour chaque billet d'aller et retour d'une durée de validité d'au moins deux jours ;

c). Pour chaque billet militaire et pour les billets à prix réduits délivrés dans un but charitable. (Voir Dispositions additionnelles, art. 6 à 8 du Règlement d'exploitation.)

Il n'est pas accordé de franchise :

α). Pour les billets de la quatrième classe ;

β). Pour les billets de semaine et les billets d'aller et retour d'ouvriers (Dispositions additionnelles, art. 6 à 8 du Règlement d'exploitation) ;

γ). Pour les cartes temporaires de toutes natures (art. 2 à 8 du Règlement d'exploitation, Dispositions additionnelles) ;

δ). Pour les billets ou reçus délivrés aux sociétés, aux excursionnistes des académies ; pour les billets d'écoliers et les voyages de ou pour les excursions de vacances (voir plus haut Dispositions additionnelles) ;

ε). Pour les carnets d'excursions (voir plus haut).

Il est indiqué d'une façon spéciale ce qu'on admet comme franchise pour les voyages d'excursions à prix fixes, les billets d'été ou les billets d'aller et retour valables pendant une journée.

3. — Si on remet en même temps, pour être portés sur un même bulletin, les bagages de plusieurs personnes de la même famille se rendant à la même destination, on décomptera la franchise à accorder d'après le nombre des voyageurs en tenant compte des billets d'enfants.

4. — Quand, faute de temps à la station de départ, un bagage a été emporté sans être enregistré et que l'enregistrement a lieu soit en route, soit à l'arrivée, il ne peut jamais être accordé une franchise de plus de 25 kilogrammes ou 12 kilogrammes (enfant) si au moment où le bagage a été chargé les employés à ce préposés n'ont pas constaté qu'il y avait plusieurs billets afférents à ce bagage.

5. — L'enregistrement des bagages avec la concession de la franchise réglementaire est permis non seulement pour la station destinataire marquée sur le billet, mais encore pour une station la précédant sur la même ligne.

De même dans le cas où avec un billet d'aller et retour le retour s'effectue au départ d'une station intermédiaire, les bagages peuvent y être enregistrés.

De même encore, on accepte des bagages en décomptant la franchise à une station intermédiaire lorsque le billet ne porte pas encore le timbre « bagages », ou ne le porte qu'une fois quand il s'agit du coupon de retour d'un billet d'aller et retour.

Pour les bagages qui seront livrés à une station intermédiaire, en plus de ceux déjà remis et enregistrés au départ, il ne sera accordé aucune franchise. Au contraire, il y aura lieu de décompter les bagages pour leur poids total.

6. — On peut également, sans prendre de billet, faire enregistrer dans les stations du réseau d'État des marchandises de toute nature propres à être transportées dans des fourgons; elles sont taxées au tarif régulier des bagages (même dans les trains express) et remises contre bulletin de bagages.

La taxe portera dans ce cas sur 20 kilogrammes et atteindra 1 mark au moins.

Il n'est pas décompté de franchise.

Le bulletin de bagages sera remis à l'expéditeur.

La livraison des marchandises remises a lieu à destination contre restitution du bulletin. (Voir art. 28.)

Sur le désir de l'expéditeur, le bulletin peut être joint à l'envoi quand ce dernier comporte une adresse exacte du destinataire. Dans ce cas, la livraison a lieu suivant le mode prescrit pour le trafic des marchandises en tant que le destinataire ne se présente pas pour prendre livraison sans avis et qu'il n'existe aucun doute sur son droit à le faire.

Pour les envois de colis qui sortent de la frontière de l'Empire allemand, la réglementation présente, relative à l'acceptation et au transport de bagages sans billets, n'est pas applicable.

7. — Pour les vélocipèdes qui sont présentés comme devant être livrés à titre de bagages, on adopte pour le décompte des taxes les poids normaux ci-après : pour les bicycles, 20 kilogrammes ; pour les tricycles dont les dimensions ne permettent pas le pesage s'il a été demandé, 40 kilogrammes pour ceux à une place, et 50 kilogrammes pour ceux à deux places.

§ 27

BAGAGES A LA MAIN

De petits colis, facilement transportables et ne pouvant gêner les autres voyageurs, peuvent être pris dans les voitures en tant que cela est admis par les prescriptions de douanes et de contributions. On ne délivre pas de bulletin pour ces colis ; il appartient au voyageur d'en prendre soin.

Sous les mêmes réserves, il est permis, sur décision conforme du chef de gare, de prendre avec soi, dans la quatrième classe, les outils, les havre-sacs, les fardeaux en paniers, en sacs, en caisses, etc., et autres objets que portent avec eux les piétons.

DISPOSITIONS ADDITIONNELLES

1. — Les voyageurs de quatrième classe peuvent prendre avec eux les fardeaux que les piétons peuvent porter et qui ne gênent les autres voyageurs ni par leurs dimensions, ni par leur odeur, etc. ; mais ils n'ont aucun droit à la franchise.

2. — Il est permis aux porteurs de cartes temporaires de troisième classe, s'ils occupent la quatrième, de prendre librement avec eux des paniers et caisses, etc., dans les mêmes proportions qu'aux voyageurs de quatrième classe. Des dispositions particulières, portées à la connaissance du public, indiquent jusqu'à quel point les fardeaux sont admis en troisième classe s'il n'existe pas de quatrième classe sur la ligne.

Sur l'ensemble du réseau d'État prussien, les bases appliquées au trafic « voyageurs » sont uniformes ; elles comportent pour une grande partie des réductions notables sur les prix des Chemins privés incorporés à l'État. Depuis le 1^{er} avril 1889, a été appliquée pour les billets d'aller et retour une modification qui ramène le prix à une fois et demie celui des trains omnibus, au lieu d'une fois et demie celui des trains express sur les lignes desservies par des trains ex-

press et qui, en même temps, augmente la durée de validité du billet de retour.

Les réductions nombreuses des prix réguliers, qui ont été en outre concédées, ressortent des conditions d'application ci-dessus indiquées. En particulier, on a réduit jusqu'à 1 pfennig par personne kilométrique les prix des billets de semaine et d'aller et retour pour les ouvriers; on a souvent ajouté des trains d'ouvriers aux jours convenables, on a modifié conformément aux besoins les trains existants, etc., et les directions se sont efforcées d'apporter toute leur attention à cette affaire si intéressante pour les facilités de transport de la classe ouvrière.

Ci-contre, nous indiquons les bases qui sont décomptées actuellement par les plus importants des Chemins allemands pour les voyageurs et les bagages.

69. Tarifs pour les cercueils, le matériel de transport et les animaux vivants. — Comme nous l'avons déjà indiqué dans le § 62, le transport des cercueils, du matériel de transport et des animaux vivants sur tous les Chemins allemands se fait conformément à la première partie du tarif allemand de Chemin de fer relatif à ces natures de transport.

Ci-après nous indiquons les conditions générales d'application d'après la dernière édition du 1^{er} juin 1888.

PRESCRIPTIONS GÉNÉRALES

Le décompte des taxes des natures de transport ci-après :

- I. Cercueils;
- II. Matériel de transport;
- III. Animaux vivants,

est soumis aux principes ci-après, en tant qu'il n'est rien indiqué de contraire dans la partie II des tarifs particuliers.

Le prix à percevoir, comme la taxe à appliquer à ceux qui accompagnent sera arrondi aux 10 pf. supérieurs, de telle façon que les sommes inférieures à 5 pf. ne seront pas comptées et que celles de 5 et au-dessus le seront pour 10.

I. — CERCUEILS

Pour le transport d'un cercueil dans un train ordinaire de voyageurs, il sera perçu 0,40 mark, dans un train express 0,60 mark par kilomètre; somme à laquelle il y a lieu, dans les deux cas, d'ajouter un droit de manutention de 6 marks par wagon.

Dans le cas d'expédition directe par des trains à taxes différentes, on tiendra compte dans le décompte du prix de transport des différents modes de transport.

| LIGNES | PAR PERSONNE ET PAR KILOMÈTRE EN PFENNIGS, 0,0125. | | | | | OBSERVATIONS | | | |
|--|--|------|------------------------|-----|------|--------------|------|---|--------------------------|
| | EN TRAIN EXPRESS | | EN TRAINS DE VOYAGEURS | | | | | | |
| | Classes | | | | | | | | |
| | I | II | III | I | II | III | IV | TAXES de bagages pour 10 kilogr. et par kilomètre en pfennigs | |
| I. CHEMINS D'ÉTAT | | | | | | | | | |
| Chemins prussiens..... | 9,0 | 6,67 | 4,67 | 8,0 | 6,0 | 4,0 | 2,0 | 0,5 | 25 kilogr. de franchise. |
| Chemins bavares..... | 9,1 | 6,4 | — | 8,0 | 5,3 | 3,4 | — | 0,56 | Pas de franchise. |
| Chemins saxons..... | 9,0 | 6,67 | 4,67 | 8,0 | 6,0 | 4,0 | 2,0 | 0,533 | 25 kilogr. de franchise. |
| Chemins wurtembergeois. | 9,1 | 6,4 | 4,5 | 8,0 | 5,3 | 3,4 | — | 0,56 | Pas de franchise. |
| Chemins badois..... | 9,1 | 6,4 | 4,5 | 8,0 | 5,3 | 3,4 | — | 0,56 | Pas de franchise. |
| Chemins oldenbourgeois.. | — | — | — | 6,0 | 4,5 | 3,0 | 2,5 | 0,4 | 25 kilogr. de franchise. |
| Main-Neckar..... | 8,4 | 5,6 | 4,0 | 7,0 | 4,6 | 3,0 | — | 0,56 | Pas de franchise. |
| Chemins d'Empire (Alsace-Lorraine)..... | 9,1 | 6,4 | 4,5 | 8,0 | 5,3 | 3,4 | — | 0,424 | |
| II. CHEMINS PRIVÉS | | | | | | | | | |
| Chemin Louis de Hesse... Lübeck-Hambourg et Lübeck-Büchen..... | 9,1 | 6,4 | 4,5 | 8,0 | 5,3 | 3,4 | 2,0 | 0,56 | Pas de franchise. |
| Marienburg-Miawka..... | 9,0 | 6,67 | 4,67 | 8,0 | 6,0 | 4,0 | 2,3 | 0,5 | |
| Chemin mecklenbourgeois (Friedrich, Franz)..... | — | — | — | 8,0 | 6,0 | 4,0 | 2,33 | 0,8 | 25 kilogr. de franchise. |
| Sud-Est prussien..... | 9,0 | 6,33 | 4,67 | 9,0 | 6,33 | 4,67 | 2,33 | 0,45 | |
| Chemin du Palatinat..... | — | — | — | 8,0 | 6,0 | 4,0 | 2,0 | 0,44 | |
| Chemin Werra..... | 9,1 | 6,4 | — | 8,0 | 5,3 | 3,4 | — | 0,56 | Pas de franchise. |
| | — | — | — | 9,0 | 6,1 | 5,1 | — | 0,7 | 25 kilogr. de franchise. |

Plusieurs cercueils remis par la même personne avec une seule déclaration d'expédition et chargés dans le même wagon seront transportés au même prix que celui demandé pour un cercueil.

Il est permis à celui qui accompagne de prendre avec lui, sous sa propre surveillance et gratuitement, les effets du défunt jusqu'à concurrence d'un poids de 500 kilogrammes dans le wagon dans lequel est transporté le cercueil.

II. — MATÉRIEL DE TRANSPORT

1. MATÉRIEL DE CHEMIN DE FER

(Diposit. addit. III à l'art. 35 du Règlement d'exploitation.)

a). La taxe des locomotives et tenders (y compris les locomotives routières), qui roulent sur leurs roues, ou sur un truc fourni par l'envoyeur, ou sur des wagons d'une capacité de chargement de 20 tonnes au plus, est fixée à 0,03 mark par tonne et par kilomètre avec frais de manutention de 1 mark par tonne.

Le poids des trucs, des essieux placés sur les machines et les tenders avant d'être définitivement installés et des pièces de rechange sera ajouté pour le décompte de la taxe.

La taxe sera calculée par 100 kilogrammes; toute fraction de 100 comptant comme 100 kilogrammes. Les trucs renvoyés à vide et les essieux de rechange seront renvoyés gratuitement à la station expéditrice par le chemin suivi à l'aller.

b). Le reste du matériel de Chemins de fer roulant sur roues, tels que les voitures vides, les wagons, destiné au transport des marchandises ou autres, les wagons grues, sera transporté à raison de 0,07 mark par essieu et par kilomètre en dehors d'un droit de manutention de 2 marks par essieu.

On emploie le même mode de décompte quand l'expéditeur remet des wagons découverts roulant sur leurs roues chargé d'un ou plusieurs échafaudages; s'il y a nécessité d'intercaler des wagons protecteurs, on perçoit pour chacun d'entre eux, 0,15 mark par kilomètre. Pour l'intercalation et le chargement de ces wagons, sont également applicables pour le reste les dispositions de la partie I du tarif des marchandises, B I 4 G.

Pour le transport du matériel à écartement plus grand que l'écartement normal, il n'y a pas de décompte spécial de taxe pour les essieux et autres parties intégrantes qu'il y a lieu de charger sur les wagons et qui appartiennent à ce matériel.

Au retour, on applique la taxe régulière aux essieux de rechange remis pour le matériel en question.

2. MATÉRIEL NE ROULANT PAS SUR ROUES

Lorsque l'on remet à expédier, conformément aux dispositions additionnelles IV article 35 du Règlement d'exploitation au bureau des bagages, des équipages et autre matériel non occupé ne roulant pas sur ses propres roues et ne pouvant être chargé par les portes de côté des wagons couverts, par exemple des voitures d'habitation, des voitures de panoramas, des carrosses, etc., il est perçu pour le transport en trains de voyageurs ordinaires 0,40 mark, en trains express 0,60 mark par kilomètre et par wagon employé ; dans les deux cas, il y a lieu d'ajouter un droit de manutention de 6 marks par wagon.

Pour ce qui concerne le décompte du matériel expédié suivant les dispositions additionnelles I et II article 35 du Règlement d'exploitation, voir ce dernier.

III. — ANIMAUX VIVANTS

En tant que les conditions indiquées en C. D, E ne sont pas applicables, le transport des animaux vivants a lieu conformément aux règles ci-après :

A. — Chargements par wagons complets.

1. — Le décompte de la taxe de transport des animaux vivants par wagons complets sera basé d'après la superficie du wagon utilisé pour le transport et cela même si à défaut de wagon à petite surface demandé on en donne un à grande surface. Les fractions de mètre carré seront arrondies au nombre supérieur, de telle façon que les fractions inférieures à 0^m, 5 ne seront pas comptées et que celles de 5 et au-dessus compteront pour un mètre. Si plusieurs wagons sont employés pour le même envoi, on arrondit la superficie pour chacun d'eux, mais la taxe une fois seulement.

Le transport s'effectue sans qu'il y ait de différence de taxe, suivant qu'on a employé des wagons couverts ou découverts en tant que ces wagons sont disponibles.

2. — Les taxes à décompter par mètre carré de superficie du wagon et par kilomètre sont à prendre dans la deuxième partie et se divisent en taxes pour :

- a). Les chevaux et poneys, à l'exception des poulains ;
- b). Le gros bétail, bœufs, vaches et mulets, ânes, poulains (chevaux de moins d'un an), etc ;
- c). Le petit bétail, porcs, veaux, moutons, chèvres, chiens, oies, etc.
 - a). En wagons ordinaires ;
 - β). En wagons à plusieurs planchers.

Pour le transport des animaux sauvages désignés dans les Dispositions addi-

tionnelles I, du règlement d'exploitation et en laissant de côté le cas d'utilisation d'un train spécial, on taxera en cas d'occupation d'un wagon, les mêmes taxes que pour le transport des chevaux.

Pour les animaux vivants chargés dans du matériel spécial (voitures de ménagerie et autres), on taxera comme pour les animaux de même nature remis par wagons complets et cela sans distinction de nombre, mais le transport du matériel sera gratuit.

3. — En cas de chargement mélangé on décomptera pour tout l'envoi la taxe du bétail qui paie le plus cher parmi ces animaux, à moins que le décompte fait séparément pour les animaux de chaque nature ne donne une taxe plus économique.

4. — Si l'on donne à charger des wagons à étages faute d'autres, ce sera la taxe des wagons ordinaires qui sera décomptée, cependant il faut dans ce cas que l'étage inférieur soit seul chargé.

5. — Si on utilise les coffres inférieurs des wagons pour l'expédition du petit bétail, on ajoutera la superficie du coffre au reste de la superficie du wagon (en cas de wagons à étage la demi-superficie du coffre), en tant que la taxe particulière des animaux chargés dans le coffre n'offre pas un prix plus économique. S'il y a en ce cas des fractions de mètre carré, il y a lieu de ne pas arrondir la superficie du wagon avant d'y avoir ajouté la surface également non arrondie du coffre (pour les wagons à étage, la moitié); ce n'est qu'après cette opération qu'on arrondit comme il a été dit ci-dessus.

B. — Détail.

1. — Pour les animaux remis séparément et ceux qui dépassent le chargement d'un wagon, on applique les taxes de la partie II, sauf dans le cas où la taxe d'un wagon complet est plus économique. Ces taxes se divisent suivant qu'il s'agit de transporter :

- a). Des chevaux et poneys à l'exclusion des poulains ;
- b). Le reste du gros bétail (bœufs, vaches, mulets, ânes, poulains, etc.) ;
- c). Porcs, veaux, moutons, chèvres et chiens ;
- d). Cochons de lait, agneaux et chevreaux (jusqu'à six mois) et autres petits animaux.

2. — Les petits animaux remis séparément sont transportés à la taxe du détail, dans des trains désignés par l'administration et autant que ces trains contiennent des places disponibles. S'il n'en est pas ainsi et si l'expéditeur demande expressément l'expédition, la taxe est appliquée comme pour le gros bétail, en tant que celle applicable au petit remis en détail n'est pas plus élevée.

3. — Si on charge dans le même wagon des chevaux et autres têtes de gros bétail, on appliquera à tout l'envoi la taxe de détail des chevaux.

Si l'on rassemble des chevaux ou poneys avec du petit bétail, ou du gros et du petit bétail, ou des petits animaux taxés différemment (moutons et agneaux, etc.), on décomptera la taxe séparément pour chaque nature d'animaux, en tant qu'il n'y a pas lieu d'appliquer celle d'un wagon complet.

4. — On ne peut refuser le chargement dans un wagon à étages pour l'expédition d'animaux séparés ou de l'excédent des wagons complets.

5. — Pour l'expédition des animaux reproducteurs remis par parties de détail en wagons ordinaires et en tant que la taxe des wagons complets ne sera pas plus économique, on appliquera les deux tiers de la taxe de détail, mais au moins le minimum prévu, c'est-à-dire pour le petit bétail en wagons spéciaux (2, phrase 2), au moins les deux tiers de la taxe de détail. Mais il faudra pour cela qu'il soit attesté que le bétail est bien destiné à la reproduction soit par une société agricole, soit par une administration d'Etat ou de province qui a été indiquée par la direction de Chemin de fer dans laquelle se trouve la gare expéditrice comme pouvant délivrer cette attestation.

C. — Dispositions particulières.

1. PETITS ANIMAUX EN CAGES, ETC.

Pour le décompte des taxes du petit bétail en cages, caisses, sacs et autres, en tant que l'expédition n'a pas à s'effectuer en wagons complets (A. 2), voir les Dispositions additionnelles V, article 40 du Règlement d'exploitation.

2. ANIMAUX SAUVAGES EN CAGES

Pour ces animaux remis isolément en cages, en tant qu'un wagon spécial n'est pas employé (A. 2, 3^e paragraphe), voir les mêmes dispositions que celles ci-dessus.)

3. ANIMAUX REMIS ISOLÉMENT DANS LES VOITURES D'ARTISTES AMBULANTS

Les animaux remis isolément dans les voitures d'habitation, les voitures de panoramas, les carrosses et autres, sont transportés gratuitement.

4. CHIENS ACCOMPAGNÉS

Pour les chiens, voir les tarifs de voyageurs.

5. ANIMAUX EN WAGONS-ÉCURIES

Pour le transport des chevaux et autres en wagons-écuries spécialement aménagés, on perçoit les taxes indiquées dans la partie II. Elles se distinguent comme suit :

Pour une tête

- » 2 dans le même wagon.
- » 3 id.
- » chaque tête en plus dans le même wagon.

D. — Chargements complémentaires et déchargements partiels.

Si en route on complète le chargement du bétail, avec permission préalable de la Compagnie, et même si ce complément appartient au même expéditeur, on le considère et on le taxe comme un nouvel envoi. Si on autorise le déchargement partiel avant la station destinataire de l'expédition, on procédera et on taxera comme si de la station expéditrice primitive il avait été fait différents envois aux différentes destinations en cause.

E. — Transport dans des trains dans lesquels le transport des animaux correspondants n'est pas réglementaire.

Si le transport des animaux est demandé et autorisé dans un train qui en général ne transporte pas d'animaux, ou n'en transporte pas en particulier de l'espèce correspondante, les frais sont augmentés d'une surtaxe (voir III^e partie).

Les bases adoptées sur les Chemins d'Etat prussiens pour les animaux vivants sont les suivantes :

A). Transport des chevaux en wagons-écuries par kilomètre :

| | |
|--|-----------|
| Pour une tête | 0,30 mark |
| Pour deux | 0,40 » |
| Pour chaque tête en plus chargée dans le même wagon. | 0,10 » |

A ajouter des frais de manutention se montant à 1 mark par tête.

B). Transport des animaux isolés et de ceux qui excèdent le chargement complet d'un wagon, par kilomètre, en wagons ordinaires :

1. — Pour les chevaux et poneys à l'exception des poulains :

| | |
|-----------------------------------|-----------|
| Une tête | 0,20 mark |
| Pour chaque tête en sus | 0,05 » |

Avec addition de frais de manutention :

| | |
|---|----------------|
| Pour les 4 premières têtes de | 1 mark chacune |
| Pour le supplément | 0,80 » |

2. — Pour le reste du gros bétail (bœufs, vaches, mulets, ânes, poulains, etc. :

| | |
|---|-----------|
| Base kilométrique pour une tête | 0,10 mark |
| Pour chaque tête en plus | 0,03 » |
| Frais de manutention (par tête). | 0,60 » |

3. — Pour les veaux, les moutons, les porcs, les chèvres et les chiens :

| | |
|---|-----------|
| Base kilométrique pour les 10 premières têtes | 0,02 mark |
| Pour chaque tête en plus | 0,01 » |
| Frais de manutention (par tête). | 0,20 » |

4. — Pour les cochons de lait (jusqu'à 6 mois), les brebis, les chevreaux et autres petits animaux :

| | |
|--|-----------|
| Base kilométrique pour une tête. | 0,02 mark |
| Par tête en plus jusqu'à 10 | 0,005 » |
| Pour chaque fraction de 5 têtes en plus | 0,015 » |
| Frais de manutention jusqu'à 10 (par tête) | 0,10 » |
| Pour chaque fraction de 5 têtes en plus | 0,50 » |

C). Transport des animaux par wagons complets, par mètre carré de superficie et par kilomètre :

| | |
|--------------------------------------|-----------|
| Pour les chevaux | 0,03 mark |
| Pour le reste des bestiaux | 0,02 » |

— Pour les petits animaux en wagons à plusieurs planchers, les bases précédentes sont majorées de $33 \frac{1}{3}$ p. 100.

Les frais de manutention se montent à 0,40 mark par mètre carré de superficie du wagon employé.

Les bases des Chemins d'État prussiens ont été acceptées par la plus grande partie des Chemins allemands.

CHAPITRE V

AUTRICHE-HONGRIE

70. Dispositions légales relatives à la tarification. — Les dispositions légales relatives à la tarification se trouvent ¹ :

1. — Dans les prescriptions générales à observer pour accorder des concessions de Chemins de fer, du 29 décembre 1837 et 18 juin 1838, § 8. Il est dit dans ce modèle de concession :

L'entreprise reçoit le droit exclusif de transporter sur son chemin les personnes et les choses de toute nature en employant pour la traction des animaux ou toute autre force, et de fixer les prix suivant les circonstances. Mais elle doit donner au public connaissance des prix de son tarif, et l'Etat se réserve d'imposer un abaissement des prix lorsque le produit net de la ligne dépassera 15 p. 100 du capital d'établissement.

2. — Dans l'ordonnance relative à l'exploitation des Chemins de fer du 16 novembre 1851, § 4-7, 64-67, 77 et 91. Il y est dit :

§ 4. — Les entreprises de Chemins de fer sont tenues de donner connaissance :

2. — Du prix de transport pour les voyageurs et les marchandises.

3. — Des conditions relatives à l'admission des voyageurs.... et à l'admission et à l'expédition des marchandises à transporter.

Les tarifs et les conditions s'appliquant au trafic des voyageurs et des marchandises doivent de plus être affichés dans toutes les gares et dans tous les bureaux d'expéditions, en vue de tous.

§ 5. — Les tarifs et les conditions relatives au trafic des voyageurs et des marchandises doivent être rigoureusement observés pendant tout le temps de leur application.

¹ Voir, D' Lange von Burgenkron, *Das Tarifwesen der österreichischen Privateisenbahnen*, Wien 1882. (La tarification des Chemins privés d'Autriche, Vienne, 1882.)

§ 7. — Les modifications de tarifs ou de conditions s'appliquant au trafic des voyageurs ou des marchandises doivent être portées à la connaissance du public, 14 jours avant celui où elles entrent en vigueur.

§ 64. — Les entreprises privées sont tenues de tenir un compte détaillé et clair de toutes les opérations de leur administration, de se conformer en cela aux indications que leur donne le ministère du commerce dans un but d'intérêt public, de permettre aux employés spécialement désignés de ce ministère de prendre connaissance de leurs comptes en examinant tous leurs dossiers, et tous leurs livres, en tout temps, de leur donner les pièces à l'appui qu'ils peuvent réclamer et de leur fournir tous les éclaircissements qu'ils désirent.

§ 66. — Les entreprises de Chemins de fer privés sont tenues de soumettre à l'administration de l'Etat les tarifs et les conditions d'application pour les voyageurs et les marchandises avant de les publier ou de les modifier.

En particulier, l'administration a le privilège tout en tenant compte des intérêts contraires, d'abaisser dans l'intérêt public, les bases de tarifs dont les demandes lui paraissent exagérées.

§ 67. — Ce qui est dit ci-dessus pour les tarifs en général, s'applique aussi aux frais d'assurance et autres frais accessoires fixés par les Compagnies privées.

§ 77. — L'inspection générale est tenue de veiller à ce que les tarifs et leurs conditions d'application pour les voyageurs et les marchandises soient strictement observées et à ce qu'il soit donné satisfaction aussitôt que possible à toutes les plaintes fondées, en ce sens.

§ 91. — Cette loi est applicable dans ses prescriptions et les obligations qu'elle impose, aux entreprises de Chemins de fer ayant obtenu des concessions et des privilèges antérieurs; son application à tous date du jour où elle est mise en vigueur.

3. — Dans la loi du 14 septembre 1854 relative aux concessions de Chemins de fer. Il y est dit, § 9 et 10.

§ 9 d. — L'entreprise reçoit par la concession le droit de transporter sur le Chemin qu'elle construit les voyageurs et les marchandises d'après les tarifs fixés, en tant que ce transport n'est pas réservé exclusivement à l'administration des postes de par son privilège.

§ 10 e. — Les tarifs en vigueur, devant être révisés de 3 en 3 ans pour les voyageurs, les marchandises et les frais accessoires doivent être soumis à l'approbation du ministre du commerce, de l'industrie et des travaux publics et à l'avis conforme du ministre de l'intérieur¹.

En pratique, on a négligé de s'occuper de l'avis conforme du ministère de l'intérieur.

Pour fixer les tarifs on tiendra un compte convenable de l'ensemble des circonstances existantes, du rendement de la ligne et des tarifs des lignes voisines.

Les prix doivent être portés à la connaissance du public et il reste réservé à l'administration de l'Etat le droit d'imposer une réduction des tarifs lorsque le produit net de la ligne dépasse 15 p. 100 du capital d'établissement.

§ 10 *g*. — L'entreprise de Chemins de fer doit se mettre d'accord notamment pour régler l'échange du trafic avec les entreprises limitrophes, que celles-ci existent déjà au moment de la concession ou que leurs lignes soient construites ultérieurement. Si une entente amiable n'intervient pas, ou si la convention intervenue est contraire à l'intérêt général, le ministre du commerce a le droit de faire établir par ses bureaux des ordonnances qui sont immédiatement exécutoires pour l'entreprise des Chemins de fer.

4. — Dans l'article VIII des lois identiques pour l'Autriche et la Hongrie, du 24 décembre 1867 et du 27 juin 1878,

Il y est dit ce qui suit :

Les Chemins de fer existants doivent être administrés dans les territoires des deux pays d'après les mêmes principes et ceux que l'on construira ultérieurement, devront en tant que l'intérêt du trafic réciproque l'exigera être régis par le même mode de construction et d'exploitation. En particulier, l'ordonnance relative à l'exploitation des Chemins de fer du 16 novembre 1851 et les prescriptions complémentaires qui s'y rattachent, ainsi que le règlement d'exploitation introduit le 10 juin 1874 doivent être observés sans modification dans les deux territoires, tant qu'ils n'auront pas été modifiés d'un commun accord, et d'une manière uniforme pour les deux pays.

La réglementation de la construction et de l'exploitation des Chemins de fer d'intérêt local, à la condition que ces Chemins ne s'étendent pas au delà des frontières de l'un des territoires, reste réservée à l'initiative de chacun des deux pays.

En outre, par l'accord provisoire relatif aux Chemins de fer en date du 29 juillet et du 21 août 1860, il a été établi ce qui suit pour les deux pays en ce qui concerne la tarification :

§ 7. — D'après l'article VIII du traité d'union douanière et commerciale : les Chemins de fer existants doivent être dans les territoires des deux pays administrés d'après les mêmes principes, et ceux que l'on construira ultérieurement devront en tant que l'intérêt du trafic réciproque l'exigera, être régis par le même mode de construction et d'exploitation.

En particulier :

a). L'ordonnance relative à l'exploitation des Chemins de fer du 16 novembre 1851 et

b). Les règlements d'exploitation du 30 juin 1863 (10 juin 1874) doivent être observés sans modification dans les deux territoires tant qu'ils n'auront pas été modifiés d'un commun accord et d'une manière uniforme pour les deux pays.

Dès que la nécessité d'une modification importante des ordonnances et règlements relatifs à l'exploitation aura été reconnue de part et d'autre, on procédera aussitôt que possible à l'élaboration de projets appropriés à cet effet dans l'intérêt général.

§ 8. — Les deux gouvernements s'unissent dans le but d'obtenir la plus grande réduction possible des tarifs de voyageurs et de marchandises, dans l'intérêt du commerce, de l'industrie et de l'agriculture. En particulier on doit s'efforcer pour les lignes communes de mettre en vigueur des conditions d'application de tarifs uniformes¹.

5. — Dans la loi du 15 juillet 1877, relative au tarif maximum pour le transport des voyageurs par Chemins de fer,

Il y est dit :

ART. I. — Pour la réglementation des tarifs de voyageurs relatifs aux Chemins de fer se trouvant sur le territoire des royaumes et provinces représentés au Reichsrath, il y a lieu d'observer les prescriptions suivantes :

A titre de tarif maximum pour le transport des voyageurs sont fixés les prix suivants :

En première classe, 5 kreutzers; en deuxième classe, 3,6 kreutzers; en troisième classe, 2,4 kreutzers (de monnaie autrichienne en argent), par personne et par kilomètre. Dans les trains express ces bases peuvent être majorées de 20 p. 100 quand ces trains ne transportent pas seulement des voitures de première classe et quand leur vitesse moyenne par heure (y compris les arrêts) est au moins de 37 kilomètres, sur les lignes à rampes n'atteignant pas 15 pour mille, et de 24 kilomètres sur les lignes à rampes de 15 à 25 (exclusivement) par mille. — Pour les lignes à rampes supérieures la vitesse des trains express est à déterminer par le ministre du commerce.

Pour les trains mixtes les prix ci-dessus doivent être abaissés de 20 p. 100. Le ministre du commerce est cependant autorisé à ne pas mettre ces réductions en application sur les lignes où ne circulent que des trains mixtes et cela dans une mesure proportionnée au trafic et aux considérations particulières à l'entreprise correspondante.

Si le besoin de réductions plus considérables se fait sentir et si les entre-

¹ Voir Röll, *Österreichische Eisenbahngesetze*, s. 2-4. (Lois autrichiennes relatives aux Chemins de fer, p. 2 à 4.)

prises de Chemins de fer ne sont pas en mesure d'accorder les diminutions dont il s'agit pour la circulation en troisième classe, elles sont tenues sur l'invitation du ministre du commerce et sur les lignes qu'il désigne d'adopter une quatrième classe (wagons où l'on se tient debout) au tarif de 1,5 kreutzer argent par voyageur et par kilomètre.

Sur les Chemins de fer qui ont droit à la garantie d'intérêt de l'Etat, des titres gratuits de circulation valables d'ailleurs seulement pour un seul voyage ne peuvent être accordés que sous approbation du ministre du commerce.

Ces titres gratuits doivent être nominatifs ou s'appliquer à une catégorie déterminée de personnes concourant au service.

ART. II. — Les tarifs des bagages, du matériel de transport et des animaux vivants dont l'expédition se fait en même temps que celle des voyageurs, et les dispositions accessoires relatives au transport des voyageurs sont fixés d'après des principes uniformes par le ministre du commerce, les Compagnies entendues.

Pour chaque billet entier il est accordé une franchise de 25 kilogrammes et pour les billets de demi-place une franchise de 12 kilogrammes.

ART. III. — Sur les lignes à déclivités de 15 p. 1000 et au-dessus, on peut dans le calcul des frais de transport prendre pour bases d'application, une fois et demie la longueur des fortes pentes et rampes en question.

ART. IV. — Les administrations de Chemins de fer sont tenues de publier, quatorze jours au moins avant la mise en vigueur d'après les prescriptions du ministre du commerce, tous les nouveaux tarifs aussi bien que les surélévations et les réductions de ceux existant déjà.

ART. V. — Le ministre du commerce est autorisé conformément aux dispositions de la présente loi à fixer les modifications de tarifs qui lui paraissent nécessaires tout en tenant compte des intérêts spéciaux des différentes entreprises, et à déterminer l'époque de leur mise en vigueur¹.

ART. VI. — Les dispositions relatives au transport des militaires ne sont pas modifiées par la présente loi.

ART. VII. — La présente loi annule toutes les dispositions contraires des lois spéciales concernant le même sujet.

¹ Les dispositions de la loi du 15 juillet 1877 ont été adoptées conformément à des protocoles spéciaux par les Chemins de fer Buschterader, Erste ungarische-galizischen, Erzherzog-Albrecht, Kaiser Franz-Joseph, Kronprinz-Rudolph, Leoben-Vordernberg, Mährische Grenz, Oesterreichische Nordwest, Pilsen-Priesen (Komotau), Prag-Duxer et Südnorddeutsche Verbindungs-Bahn.

ART. VIII. — Le ministre du commerce est chargé de l'exécution de la présente loi qui entrera en vigueur le jour de sa promulgation ¹.

6. — Dans le règlement d'exploitation du 1^{er} juillet 1874. — Les prescriptions relatives aux tarifs contenues dans ce règlement, qui est d'accord en ses points importants avec le règlement allemand, ont déjà été examinées de plus près ci-dessus, § 49, et il suffit de s'y reporter.

71. Concessions et prescriptions de l'administration supérieure ¹. —

1. — Le droit d'approbation et de revision des tarifs est déjà attribué à l'État par l'article 66 de l'ordonnance d'exploitation et le § 10 de la loi de concession des Chemins de fer. Les prescriptions de ce dernier paragraphe ne sont pas valables pour quelques lignes concédées antérieurement. Pour la très grande majorité des autres lignes, le gouvernement a fixé dans les concessions des tarifs maxima dans les limites desquels les Compagnies règlent librement les prix de transport des voyageurs et des marchandises, partie pour toute la durée de la concession, partie pour une période déterminée ².

A l'expiration de ce délai, ces dernières et la plupart des lignes locales pour lesquelles il n'a pas été fixé de tarif maximum sont soumises exclusivement aux prescriptions légales ci-dessus citées.

Même après avoir fixé des tarifs maxima, le gouvernement, dans différentes concessions, s'est réservé le droit d'approbation de toute modification des tarifs ; dans d'autres, il a indiqué que le relèvement de taxes réduites, dans les limites conformes à la concession, ne pourrait avoir lieu qu'après une application pendant trois mois de ces taxes. Une prescription encore plus rigoureuse se rencontre dans un certain nombre de concessions, où la réglementation des tarifs de voyageurs et de marchandises et de leurs conditions d'application est réservée au législateur, de sorte que les lois ultérieures s'appliquent entièrement aux lignes correspondantes et que les entreprises auxquelles elles appartiennent doivent s'y soumettre.

2. — Au droit général de revision est lié étroitement celui de prescrire une réduction des tarifs, ainsi qu'il a été réservé par le § 8 des dispositions générales et le § 10, III^e chapitre de la loi de concession. Dans les concessions, on

¹ Par l'article IV de la loi du 15 mai 1880, relative aux lignes d'intérêt local et valable depuis le jour de sa promulgation jusqu'au 31 décembre 1882, le gouvernement a été autorisé, en ce qui concerne les tarifs des concessions de ces lignes, à consentir des exceptions aux prescriptions de la loi précédente.

² Voir Lange von Burgenkron, *Das Tarifwesen der österreichischen Privateisenbahnen.* (La tarification des Chemins privés autrichiens.)

³ Pour avoir des exemples des deux modes de concessions, voir Lange von Burgenkron, même ouvrage, p. 22-26.

trouve souvent, au lieu du chiffre de 15 p. 100 pour le produit net, un chiffre de 10, 7, et même de 5 p. 100 pour ce produit net, ou un produit brut déterminé, ou une somme de transports déterminée, qui, quand ils sont atteints, donnent au gouvernement le droit de demander ou de prescrire une diminution correspondante du prix de transport des voyageurs et des marchandises. En outre, le gouvernement s'est réservé, dans les concessions de la très grande majorité de l'ensemble des Chemins de fer, le droit de faire appliquer des tarifs relatifs aux objets de première nécessité en cas de disette extraordinaire, et d'obtenir une réduction des taxes pour ce qui est destiné à l'alimentation, allant jusqu'à la moitié des prix maxima, ou accordant la taxe des articles taxés au plus bas prix ou atteignant un minimum déterminé, ou non limitée d'avance.

3. — Le principe de la publicité des tarifs, la prescription de les publier d'avance en temps utile, se trouvent dans le § 8 des conditions générales, dans l'article 4 et l'article 7 de l'ordonnance d'exploitation, dans le § 10 de la loi relative aux concessions. et dans l'article IV de la loi relative au transport des voyageurs. — Une prescription expresse, soumettant tous les tarifs spéciaux à la formalité de la publication, se trouve en outre, dans un grand nombre de concessions. — La publicité doit se faire par l'affichage dans les stations, c'est-à-dire par la mise à disposition des tarifs dans un bureau toujours accessible et en vue du public, et par l'insertion dans les journaux au moins quatorze jours avant la mise en vigueur des nouveaux tarifs. Dans ces mêmes points, on doit également pouvoir acheter les tarifs dont on a besoin. Ces prescriptions ne s'appliquent pas seulement aux nouveaux tarifs, mais encore à toute modification ¹.

En outre, l'ordonnance du ministre du commerce autrichien, du 16 novembre 1885, complétant le § 7 de l'ordonnance d'exploitation du 16 novembre 1851, contient les dispositions suivantes : « Les modifications des tarifs de marchandises qui comportent une élévation des taxes existantes (pour les frais de transport et de manutention en grande et en petite vitesse) doivent être portées à la connaissance du public six semaines avant d'être mises en application. » Une prescription analogue est applicable aux provinces du royaume de Hongrie.

Cependant les ristournes ont, jusqu'à ces derniers temps, été employées dans la plus grande proportion, parce que les prescriptions légales ci-dessus citées ne les interdisaient pas expressément et qu'on en concluait qu'elles

¹ Voir Lange von Burgenkron. même ouvrage, p. 6-13; voir aussi Rapport de l'inspection générale du 10 mai 1885, *Centralblatt für Eisenbahnen und Dampfschiffahrt*, 1885, s. 950. (Revue générale des Chemins de fer et des transports par bateaux à vapeur, p. 950.)

pouvaient être admises. En outre, dans un grand nombre de concessions il est permis aux Compagnies correspondantes d'accorder des ristournes à la condition que les bonifications consenties en faveur d'un expéditeur le soient également en faveur de tous ceux qui se trouvent dans le même cas. — Dans quelques concessions, le consentement de semblables bonifications est subordonné à l'approbation du gouvernement et, par suite, à leur publicité. Ce n'est que dans peu de cas que les ristournes sont interdites.

Alors qu'auparavant les ristournes étaient presque toujours secrètes, l'arrêté ministériel du 12 mars 1879, en exécution de l'article 15 du traité de commerce avec l'Allemagne, du 15 décembre 1878, a prescrit la publication de toutes les bonifications dans la revue générale des Chemins de fer et des transports par bateaux à vapeur de la monarchie austro-hongroise ; il a décidé également, d'une façon générale, que les bonifications consenties à titre temporaire, sous certaines conditions, en faveur d'un expéditeur, devaient être accordées à tout expéditeur remplissant les mêmes conditions, et cela avec effet rétroactif pour tous les transports qu'il a pu remettre pendant la période où le premier a profité de la bonification. L'arrêté ministériel du 31 décembre 1879 a cependant accordé à l'Inspection générale le privilège de dispenser de la publicité des ristournes dans le cas où elle apprécierait qu'il serait ainsi porté préjudice au commerce national au profit du commerce étranger et de sa concurrence. — Ces dispositions sont également applicables à la Hongrie ¹.

En ce qui concerne la durée de validité et l'effet rétroactif des ristournes rendues publiques, il a été édicté des prescriptions par l'arrêté du ministre du commerce du 15 mai et du 10 décembre 1886, et ensuite également par les ordonnances de 1888, valables pour les deux parties de l'Empire. Enfin, par l'arrêté du ministre du commerce du 31 mars 1889, les administrations autrichiennes ont été invitées, afin de limiter les ristournes, à remplacer celles qu'elles accordaient depuis longtemps par des tarifs exceptionnels, à écarter autant que possible la condition d'un minimum de tonnage, ou à réduire autant que possible ce minimum pour la concession des ristournes.

4. — Des prescriptions relatives à la classification des marchandises, aux frais accessoires et aux autres conditions d'application des tarifs se trouvent dans la concession de la Compagnie des chemins de fer d'État autrichiens ; celle-ci, dans la concession pour ses lignes du Nord et du Sud-Est, a été contrainte d'adopter trois classes pour les voyageurs, trois pour les marchandises de petite vitesse, et pour les prix des autres marchandises, les frais accessoires, la classification, etc., le tarif de la direction d'exploitation des Chemins d'État du Sud-Est du 28 février 1852. En outre il y a des disposi-

¹ Voir pour plus de détails Lange, p. 80-92, ouvrage déjà cité.

tions semblables dans la concession de la Compagnie du Sud (Südbahn), qui est tenue d'appliquer un tarif fixé dans cette concession.

Dans la plupart des autres Compagnies, il a été prescrit pour la classification, les frais accessoires, etc., que ces tarifs ne pourraient pas être plus élevés, ni plus onéreux que ceux d'une autre Compagnie déterminée, déjà existante. De cette manière, soit directement, soit indirectement, la majorité des chemins de fer avaient des tarifs conformes à ceux des Compagnies de l'État autrichien et on arriva par suite en 1876, à pouvoir conclure un schéma de tarif unique, une classification et des prescriptions uniformes pour l'ensemble des chemins austro-hongrois à l'exception des chemins du Sud qui tenaient au tarif de leur concession. Cette réforme des tarifs fut sanctionnée par l'arrêté ministériel du 3 juin 1876, elle ne peut plus être modifiée par l'une des parties contractantes sans le consentement du ministère.

En ce qui concerne les tarifs directs avec les lignes étrangères, l'arrêté du ministre du commerce du 30 juin 1875 prescrit ce qui suit : « En tant et autant qu'il n'est pas possible dans l'établissement des tarifs directs internationaux de se servir d'une classification valable pour le trafic intérieur des chemins autrichiens, les Compagnies autrichiennes restent libres d'en fixer une autre pour ces tarifs, à la condition qu'elle ne portera pas préjudice aux intérêts du commerce et de l'industrie du pays. Dans ces cas, il est aussi permis de fixer la part du chemin autrichien pour les différentes classes des tarifs directs, soit conformément à des taxes d'union conventionnelles, soit à l'aide d'une combinaison établie en prenant des prix moyens pour les principaux articles à transporter conformes aux prix de la concession.

En ce qui concerne le trafic des voyageurs, il est prescrit dans la plupart des concessions que les administrations sont tenues d'adopter trois classes de voitures, et au moins la première et la deuxième dans les trains express. En outre, dans un grand nombre de concessions, la mise en circulation d'une quatrième classe est prévue soit sans restriction, soit pour le cas où le besoin d'une réduction se ferait sentir et où la Compagnie correspondante ne serait pas en mesure de la consentir dans les voitures de troisième classe. D'autre part sur quelques lignes et notamment des lignes locales on reconnaît comme admissible dans les trains mixtes la limitation des classes à deux.

5. — *Tarifs différentiels et inégalité de tarifs.* — Les tarifs différentiels ne sont interdits en aucun cas, et dans un très grand nombre de concessions il est même autorisé d'une façon expresse « de faire décroître les bases avec la distance pour les longs parcours ». Dans d'autres concessions en ce qui concerne les classes à taxes réduites et des tarifs spéciaux relatifs à quelques articles de gros transports, il est inséré des prix maxima à échelle décroissante

avec des longueurs de parcours déterminées. Pour d'autres lignes au contraire les concessions n'autorisent expressément des réductions de taxes que dans un sens, par exemple celui de l'exportation. En dehors de cela par suite d'accords spéciaux avec le gouvernement un grand nombre de Compagnies sont tenues de ne pas appliquer sur une seule et même ligne dans la même direction, et dans les mêmes conditions un prix de transport total plus élevé pour une station plus rapprochée que pour une autre plus éloignée.

6. *Présentation des tarifs au contrôle administratif.* — D'après le § 77 de l'ordonnance d'exploitation, l'inspection générale des Chemins de fer autrichiens est tenue de veiller à la stricte observation des tarifs et de leurs conditions d'application en ce qui concerne les voyageurs et les marchandises et de faire cesser le plus rapidement possible les motifs des plaintes justifiées, relatives à ce sujet.

Par l'arrêté du ministre du commerce en date du 13 mai 1876, l'inspection générale a été chargée en premier ressort d'examiner et d'autoriser les tarifs et les conditions de transport qui en dépendent, proposés par les Compagnies, c'est-à-dire de les approuver là où les concessions avaient réservé ce droit à l'administration ; cependant les décisions relatives à des questions de principes sont réservées au ministère de même que celles relatives aux plaintes formulées contre les procédés de l'inspection générale.

72. Développement de la tarification des marchandises. — Le développement de la tarification des marchandises a été en Autriche comme en Allemagne conforme aux règles de l'industrie privée et basé sur la classification à la valeur. — La première classification à la valeur adoptée en Autriche a été celle de la ligne, Kaiser-Ferdinands-Nordbahn, avec division en trois séries. — C'est à elle que se rattache le tarif adopté en 1852 par la direction d'exploitation des Chemins d'Etat du Sud-Est qui contient en outre des dispositions spéciales complémentaires pour la grande vitesse, les animaux vivants et les frais accessoires ; ce tarif est devenu applicable d'abord comme nous l'avons indiqué dans le paragraphe précédent à la Compagnie exploitant les Chemins d'Etat autrichiens, puis à la majorité des autres lignes. Il n'y a plus d'exception en dehors de quelques petites Compagnies que pour le Chemin Autrichien du Sud qui, de par sa concession, est tenu d'appliquer une classification à la valeur différente avec certaines taxes réduites pour quelques articles d'importation par mer, auxquelles depuis 1867 par suite d'accord avec le gouvernement est venue s'ajouter toute une série de classes de marchandises à prix réduits ¹.

¹ Voir Schreiber, *Das Tarifwesen der Eisenbahnen*, s. 123, f. (La tarification des Chemins de fer, p. 123 et suiv.)

Le développement progressif de la construction du réseau des Chemins de fer, la création de tarifs directs et d'union amena des divergences toujours croissantes dans les classifications des diverses lignes, et par suite comme en Allemagne, une grande complication et une grande incertitude en matière de tarifs, une fixation inégale des bases produisant d'énormes différenciations; de là des inconvénients et des plaintes de la part des intéressés. Le désir d'une réforme de la tarification se manifesta, par suite, également de bonne heure en Autriche-Hongrie. — Déjà en 1864, puis en 1868-69, on entama des pourparlers au sujet d'un tarif de réforme sans cependant atteindre le but que l'on désirait. En 1868, le ministre du commerce chercha à faire adopter au moyen d'une loi une réforme de la tarification et proposa ce qui suit comme système de tarifs :

Grande vitesse;
 Classe générale;
 Classe de détail réduite;
 Chargement de wagons complets A
 — — B
 — — C

La grande vitesse devait payer le double de la classe générale. — A celle-ci appartenaient toutes les marchandises non dénommées; les marchandises de la classe de détail à prix réduits et des classes de wagons complets étaient spécialement désignées. La condition pour l'emploi des classes de wagons complets était la remise d'au moins 100 quintaux. Les marchandises encombrantes dénommées devaient payer le double du prix de la classe de détail à taxe réduite. L'adoption de ce système se heurta à l'opposition des Chemins privés s'appuyant sur leurs concessions et, par suite, la Chambre des seigneurs repoussa le projet de loi déjà voté par la Chambre des députés.

D'un autre côté, la Compagnie des Chemins d'Etat autrichiens, en ouvrant en 1870, son réseau complémentaire, mit en vigueur un nouveau tarif qui se composait de six classes. Les trois premières correspondaient aux classes normales du tarif de concession; les trois autres étaient des classes aux wagons complets à prix réduits. Il y avait de plus encore des tarifs exceptionnels pour les charbons, etc.

Peu à peu la majorité des Chemins autrichiens adopta ce système de tarifs, au moins en ce qui concerne la répartition des séries de marchandises, mais on n'obtint l'uniformité ni dans les prescriptions relatives à l'application des tarifs, ni dans la classification des marchandises.

A côté de cela on fit en Hongrie l'essai du système à la capacité. En 1874, le Chemin de fer d'Etat hongrois adopta un tarif à la capacité imité de celui d'Alsace-Lorraine, mais en différant sur certains points très importants.

Ce tarif se composait des classes suivantes :

Grande vitesse ;

Détail ;

Classe générale de wagons complets ;

Tarif spécial I ;

Tarif spécial II ;

Tarif spécial III ;

Tarif spécial IV.

A la classe générale des wagons complets étaient taxées toutes les marchandises, non désignées dans les tarifs spéciaux, par chargement d'au moins 100 quintaux dans un wagon ; mais on ne permettait pas le chargement en marchandises de nature différente, elles devaient toutes être de même dénomination. Le tarif spécial I était applicable aux marchandises spécialement désignées par chargement d'au moins 100 quintaux ; les tarifs spéciaux II, III et IV aux marchandises spécialement désignées par chargement de 200 quintaux dans un wagon. La grande vitesse, le détail et les marchandises de la classe générale de wagons complets, des tarifs spéciaux I et II, étaient chargés en wagons couverts ; celles des tarifs III et IV, en wagons découverts.

Quoique ce tarif, en raison de sa simplicité et du bon choix de son type, présentât de nombreux avantages, il ne put durer longtemps, parce qu'il ne s'étendit pas aux autres lignes et que les exigences du trafic direct avec les autres Compagnies austro-hongroises qui avaient le système de la classification à la valeur, amenèrent de trop grandes difficultés et des inconvénients aussi bien pour les Chemins d'État hongrois que pour les Compagnies avec lesquelles ils se partageaient le trafic ¹.

En Autriche, dans l'intervalle, après que le projet de loi du 17 décembre 1875 concernant les tarifs maxima pour les voyageurs et les marchandises par Chemins de fer eut acquis force de loi pour le transport des voyageurs seulement, le gouvernement négocia avec les Chemins privés autrichiens pour l'adoption d'un système de tarifs et d'une classification uniques. Le résultat de ces négociations fut la mise en vigueur de ce qui a déjà été indiqué dans le § 71 sous le nom de tarif de réforme par les Chemins austro-hongrois à l'exception des Chemins autrichiens du sud qui maintinrent leur tarif de 1867 avec quelques modifications. Les Chemins d'État hongrois pour faciliter la plus grande uniformité possible en ce qui concerne le système de tarifs renoncèrent au tarif, à la capacité et acceptèrent la réforme.

73. Le tarif de réforme. — Le tarif de réforme s'étend à la grande et à

¹ Voir Saarossy-Kapeller, *Die zehnjährige Thätigkeit der Koenigl. ungarischen Staats eisenbahnen auf dem Gebiete der Volkswirtschaft.* s. 51.

la petite vitesse et aussi aux animaux vivants, aux voitures et aux cercueils. Une première partie de la dernière édition du 1^{er} sept. 1887 contient comme la première partie du tarif allemand de réforme les conditions générales d'application des tarifs pour les Chemins de fer contractants. Les principales d'entre elles vont être reproduites ci-après.

CONDITIONS GÉNÉRALES POUR LE TRANSPORT DES MARCHANDISES

I. — PRINCIPES POUR LE DÉCOMPTE DES TAXES

a). La taxe est décomptée au kilogramme. Le poids peut être indiqué sur la lettre de voiture jusqu'à 0,5 kilogramme près.

Tous les frais sont fixés en monnaie autrichienne.

b). Lorsque la distance parcourue par un transport est moindre de 8 kilomètres pour une Compagnie, il sera taxé 8 kilomètres sur cette Compagnie.

c). Si les frais sont passibles d'une surtaxe d'agio, le taux de cette surtaxe doit être porté à la connaissance du public. Sont exceptés en tous cas de cette surtaxe les frais dont le montant est fixé en monnaie de papier.

d). Dans le décompte des frais, les fractions de kreutzer seront arrondies aux kreuzers supérieurs.

e). Pour le transport sur les Chemins hongrois, les frais de transport devront être surtaxés de l'impôt légal sur les transports. Cette surtaxe est déjà comprise dans les tarifs des Chemins de fer correspondants et des unions de trafic (II^e partie).

Pour les frais de transport susceptibles d'une surtaxe d'agio, c'est la somme totale augmentée de la surtaxe de l'impôt hongrois qui est soumise à l'agio.

A l'impôt sur les transports ne sont pas assujettis les envois de la cour souveraine, ni l'ensemble des frais accessoires à l'exception des frais de manutention.

f). Le décompte des frais de transport varie d'abord suivant qu'il s'agit d'un transport de petite ou de grande vitesse.

II. — DÉCOMPTE DES FRAIS EN GRANDE VITESSE

a). On expédie en grande vitesse tous les envois remis avec une lettre de voiture de grande vitesse de couleur rouge, étant supposé que d'après l'appréciation du Chemin de fer la marchandise peut, en raison de sa forme, de son

volume, de son poids et de toute autre propriété particulière, être transportée en grande vitesse.

b). Les marchandises de grande vitesse sont divisées entre les classes suivantes en ce qui concerne les frais de transport contenus au tarif, II^e partie.

1. — *Marchandises ordinaires de grande vitesse.* — A cette catégorie appartiennent toutes les marchandises de grande vitesse non désignées dans les classes 2 et 3 ci-après. Ces marchandises remises jusqu'à 50 kilogrammes et 10 colis par lettre de voiture sont taxées au double du prix de la classe normale de petite vitesse en supposant que la taxe de la grande vitesse ordinaire ne soit pas inférieure.

2. — *Marchandises à taxe réduite en grande vitesse,* telles que : beurre, œufs, poissons frais et écrevisses, tous les animaux aquatiques, crustacés et coquillages mangeables, légumes verts et de toutes natures, pommes de terre emballées, fruits frais, arbres à fruits, graisse, suif brut, lait et fromages, pain noir et blanc, viande fraîche, fumée, saumurée et salée, viande préparée telle que jambons, saucisses, etc., lard, bétail à cornes mort, volaille et gibier morts, noix, noisettes, châtaignes, fruits frais, etc... et les différentes natures de marchandises indiquées au titre 34 de la classification des marchandises, de plus levures liquides ou solides en vases non hermétiquement clos d'au moins 50 kilogrammes chaque. (Pour l'emballage des levures liquides, voir le chapitre *g I p*, 109-110.)

3. — *Marchandises de grande vitesse à taxes particulièrement réduites.* — A cette catégorie appartiennent les emballages et enveloppes utilisés pour le transport en grande et petite vitesse qui sont vides et ont déjà servi.

Les sacs et les vases ayant contenu du lait, revenant à vide sont transportés en grande vitesse au prix de la classe II de petite vitesse. Tout poids inférieur à 30 kilogrammes est taxé comme 30 kilogrammes, et pour les poids supérieurs toute fraction de 10 kilogrammes compte pour 10 kilogrammes.

c). Dans le décompte des frais de transport pour la grande vitesse les envois inférieurs à 5 kilogrammes comptent pour 5 kilogrammes et pour les envois d'un poids supérieur, les fractions de 5 kilogrammes sont comptées pour 5 kilogrammes.

Si des marchandises de différentes classes sont réunies en un seul colis, ce colis est rangé dans la classe de l'article payant le plus cher qui y est contenu.

Les frais les moins élevés à percevoir pour un transport de grande vitesse

s'élèvent y compris les frais de manutention à 20 kreutzers (papier) pour les Chemins autrichiens et pour les Chemins de Bosnie et le Chemin militaire Banjaluka-Doberlin, et à 21 kreutzers (papier) pour les Chemins hongrois, ces derniers frais comprenant l'impôt hongrois sur les transports.

d). Quand l'expéditeur désire l'expédition d'une marchandise de grande vitesse par un train-poste ou express et que ce mode de transport en raison des relations desservies par le train correspondant est accepté par l'administration, il y a lieu de surtaxer le prix habituel des frais de grande vitesse de 50 p. 100. Le minimum de perception dans ce cas est de 30 kreuzers (papier) pour les Chemins autrichiens, bosniaques et pour le Chemin stratégique Banjaluka-Doberlin et de 32 kreutzers (papier) pour les Chemins hongrois y compris l'impôt sur les transports. L'expédition en train-poste ou express doit être revendiquée par l'expéditeur sur la lettre de voiture au-dessus de l'adresse par les mots « En train-poste ou express ».

e). L'expédition d'un transport en trains ordinaires sur une partie du parcours et en trains express ou poste sur d'autres parties n'est pas admise.

III. — DÉCOMPTE DES FRAIS POUR LA PETITE VITESSE

a). En petite vitesse sont transportés les envois qui sont remis avec une lettre de voiture blanche.

b). En ce qui concerne le décompte des frais de transport les marchandises sont rangées dans les classes suivantes :

Classe I (classe normale);

Classe II;

Classes de chargement par wagons complets A, B et C;

Tarifs spéciaux 1, 2 et 3;

Marchandises encombrantes.

Les marchandises appartenant aux classes II, A, B, C et aux tarifs spéciaux 1, 2 et 3 sont indiquées dans la classification (titre E).

Les articles particuliers qui sous l'accomplissement de certaines conditions trouvent place dans des tarifs exceptionnels sont à rechercher dans les tarifs (II^e partie) des Chemins de fer correspondants, ou de l'union correspondante.

c). Aux taxes de la classe I sont expédiées toutes les marchandises remises par quantité quelconque qui en vertu de la classification (titre E), ne trouvent pas place dans la classe II ou les classes de wagons complets, ou les tarifs

spéciaux, et qui ne peuvent être rangées parmi les marchandises encombrantes ou parmi les articles susceptibles d'une tarification spéciale.

De même les marchandises à taxer aux prix des classes II, A, B, C, et des tarifs spéciaux, pour lesquelles un mode déterminé d'emballage est prescrit, sont taxées au prix de la classe normale I en cas d'emballage différent, en tant que la classification des marchandises ne fixe rien d'autre pour l'article correspondant.

La déclaration d'envoi faite sur la lettre de voiture doit correspondre strictement à la dénomination de la classification des marchandises quand au lieu de la classe normale I on doit employer la classe réduite correspondante.

d). Les taxes de la classe II sont utilisées pour les marchandises de cette classe par remise d'une quantité quelconque.

e). Les taxes de la classe de wagons complets A, sont utilisées quand pour un ou plusieurs articles de cette classe on remet au moins 5,000 kilogrammes par lettre de voiture et par wagon, ou quand on paie comme pour 5,000 kilogrammes par lettre de voiture et par wagon. Les quantités inférieures à 5,000 kilogrammes par lettre de voiture et par wagon sont décomptées à la taxe de la classe II ; si dans ce cas la taxe de la classe II est supérieure à celle de la classe A décomptée sur 5,000 kilogrammes, c'est cette dernière qui sera perçue.

Les articles de la classe A pour lesquels les taxes de cette classe peuvent être utilisées pour leur poids réel, même en cas de quantités inférieures à 5,000 kilogrammes, sont à rechercher dans la classification des marchandises.

f). Les taxes des classes de wagons complets B et C, et des tarifs spéciaux 1, 2 et 3 ne sont utilisées que quand on remet pour un ou plusieurs articles de classe correspondante (à l'exception de ceux indiqués au titre *g*) au moins 10,000 kilogrammes par lettre de voiture et par wagon, ou qu'on paie pour 10,000 kilogrammes par lettre de voiture et par wagon.

Les envois des articles rangés dans les classes B, C les tarifs spéciaux 1, 2 et 3 remis par quantité inférieure à 10,000 kilogrammes, mais au moins égale à 5,000 par lettre de voiture et par wagon sont décomptés au prix de la classe A, sans qu'on puisse dépasser les taxes des classes B, C, ou des tarifs spéciaux 1 ou 2 suivant le cas, décomptées sur 10,000 kilogrammes, ou du tarif spécial 3 calculées d'après le tonnage du wagon. — Pour les envois desdits articles par remise inférieure à 5,000 kilogrammes, à la condition qu'il ne s'agisse pas de marchandises encombrantes, on utilise les taxes de la classe II sans qu'on puisse dépasser les prix de la classe A, appliqués sur 5,000 kilogrammes ; une exception au décompte des marchandises des classes B et C et du tarif spécial 1 est admise dans les cas où la classification des marchandises prévoit quelque chose de spécial à ce sujet.

g). Pour les articles désignés ci-après, par remise de chargements complets de wagon, on décomptera au moins sur la capacité de chargement du wagon utilisé; ce sont :

La glace, les terres, les cailloux ordinaires, les minéraux, les tuiles, les ardoises, les betteraves à sucre, les déchets de betteraves à sucre, les betteraves en tranches, les betteraves destinées au pressoir, à la pâture et les charbons minéraux.

h). Les articles ci-après sont considérés comme marchandises encombrantes :

α). Marchandises encombrantes non rangées dans les classes de chargement par wagons complets; pour ces marchandises, et pour chaque quantité remise, sont utilisées les taxes applicables aux marchandises encombrantes, d'après le tarif des frais de transport (II^e partie).

β). Les marchandises encombrantes comprises dans les classes de chargement par wagons complets. La répartition de ces marchandises dans les classes par wagons complets est indiquée dans la classification. Pour les remises de 5,000 kilogrammes par lettre de voiture et par wagon, on applique la taxe de la façon suivante : on augmente le poids réel de 50 p. 100 et à ce poids total arrondi, on applique la taxe de la classe A. — Si le prix pour 5,000 kilogrammes à la classe A est moins élevé, c'est ce dernier qui est décompté.

γ). Dans le décompte des frais de transport des marchandises de petite vitesse, les expéditions inférieures à 30 kilogrammes sont taxées pour 30 kilogrammes; et pour les envois d'un poids plus élevé toute fraction de 10 kilogrammes est taxée pour 10 kilogrammes.

Le minimum de perception pour un envoi de petite vitesse s'élève, y compris les frais de manutention, à 20 kreutzers (papier) sur les Chemins autrichiens, de Bosnie, et la ligne stratégique Banjaluka-Doberlin, et 21 kreutzers (papier) sur les Chemins hongrois, l'impôt hongrois sur les transports étant compris dans ce dernier prix.

IV. — CONDITIONS GÉNÉRALES POUR LES MARCHANDISES DES CLASSES DE WAGONS COMPLETS

a). Le chargement en commun de marchandises de différentes natures est permis, à moins que les conditions réglementaires ne s'y opposent; mais la Compagnie ne prend aucune responsabilité pour le dommage pouvant provenir du contact des marchandises entre elles.

b). Quand des chargements de wagons complets se composent de marchan-

disés appartenant à des classes de wagons complets, à des tarifs spéciaux ou à des tarifs exceptionnels différents, la taxe du wagon est décomptée d'après le prix de transport de l'article payant le tarif le plus élevé; à moins que le poids séparé ayant été déclaré, le décompte des taxes applicables aux différents articles ne soit plus économique.

c). L'expéditeur n'a aucun droit à obtenir la mise à disposition de wagons d'une capacité de chargement supérieure à 10,000 kilogrammes, si des wagons de cette nature lui sont donnés; la taxe, en tant qu'il s'agit d'autres articles que ceux de la classe A et ceux dénommés au titre B, III G, est décomptée sur le poids réellement chargé, avec minimum de 10,000 kilogrammes.

Pour les wagons d'une capacité de chargement inférieure à 10,000 kilogrammes, on décompte toujours la taxe d'après le chiffre de capacité du wagon employé à la base de la classe correspondante.

d). Quand l'expéditeur n'utilise ni la superficie, ni la capacité de chargement du wagon, l'administration est autorisée à compléter le chargement, mais en ce cas elle assume la charge de réparer le dommage qui pourrait être causé par le contact des marchandises entre elles.

V. — CHARGEMENT ET DÉCHARGEMENT DES MARCHANDISES

a). L'expéditeur assure à ses frais le chargement des marchandises des classes A, B et C et du tarif spécial 2 taxées comme wagons complets. — Le chargement des autres marchandises et le déchargement des marchandises de grande et de petite vitesse, sans distinction de tarif, incombe au Chemin de fer, à moins que ces opérations ne doivent être exécutées par l'expéditeur ou le destinataire d'après le règlement d'exploitation, le tarif ou une convention spéciale.

b). Pour les objets indivisibles de plus de 750 kilogrammes, ou ceux dont les dimensions dépassent la longueur d'un wagon, enfin pour les envois de chaux par wagon complet, le chargement et le déchargement incombent à l'expéditeur et au destinataire. Ceci n'est pas applicable aux futailles rondes.

c). Quand, sur la demande de l'expéditeur ou du destinataire, le chargement ou le déchargement leur incombant est effectué par le Chemin de fer qui consent à s'en charger, on compte pour les opérations les taxes supplémentaires du titre D (tarif des frais accessoires).

Dans ce cas, les ouvriers occupés à cette tâche sont considérés comme des employés, non du Chemin de fer, mais de l'expéditeur ou du destinataire, et la responsabilité prévue dans le Règlement d'exploitation, § 63, est exclue en pareil cas.

d). Pour les marchandises de la classe A, dont le chargement par l'expéditeur n'est pas expressément prescrit dans les tarifs, l'expéditeur est libre de laisser au Chemin de fer le soin de l'exécuter à titre gratuit. Dans ce cas, l'expéditeur indique sur sa lettre de voiture que le Chemin de fer devra effectuer le chargement et que lui, expéditeur, accepte de payer les frais de transport suivant la capacité de wagon utilisée par les agents de la Compagnie. Si un envoi de cette nature ne peut être chargé en entier dans un wagon, l'expéditeur doit remettre pour le complément une lettre de voiture séparée.

e). Quand le chargement ou le déchargement des marchandises incombent à l'expéditeur ou au destinataire, ceux-ci sont tenus de terminer ces opérations dans les douze heures de jour de la mise à disposition du wagon ou de l'avis d'arrivée; en cas contraire, ils doivent payer les frais de stationnement prévus au titre D, XII.

Comme heures de jour, on entend les heures pendant lesquelles il a été publié que se ferait le service des marchandises — l'heure du repas de midi incluse.

Dans ce délai de douze heures, n'est pas compté le temps pendant lequel le chargement ou le déchargement des marchandises sont empêchés ou interrompus par le fait du Chemin de fer ou de ses agents (service des manœuvres, formation des trains, etc.).

VI. — CHARGEMENT DES WAGONS

a). Quand l'expéditeur a dépassé de plus de 5 p. 100 la limite du chargement du wagon qu'on lui a donné, il est passible, si le poids exact n'est pas indiqué expressément dans la lettre de voiture, d'une amende conventionnelle fixée au titre N.

b). Le poids en plus excédant 5 p. 100 est déchargé et mis à la disposition de l'expéditeur.

c). Si l'expéditeur veut envoyer l'excédent déchargé, celui-ci est considéré comme une nouvelle expédition.

d). Quand on effectue des pesages de contrôle dans une station intermédiaire, et qu'on constate que l'excédent de chargement sur le chiffre de capacité du wagon ne dépasse pas 5 p. 100, cet excédent est laissé sur le wagon et on donne suite au transport.

e). Les frais pour l'excédent total et les amendes, dans tous les cas, sont à décompter d'après le tarif de la classe correspondante de chargement par wagons complets.

f). Lorsqu'en remettant un envoi de bois à brûler ou de bois de construc-

tion dans une station non munie de pont à bascule, l'expéditeur a omis d'indiquer le poids sur la lettre de voiture, ou que malgré cette indication il a noté sur cette lettre de voiture qu'il désirait une constatation officielle de ce poids par les soins du Chemin de fer, cette constatation a lieu contre décompte de la taxe de pesage réglementaire dans la station la plus voisine située sur l'itinéraire du transport, qui est munie d'un pont à bascule.

Si on trouve dans cette station intermédiaire un excédent de plus de 5 p. 100 au-dessus du chiffre de capacité de chargement, on le décharge et on le met par écrit à la disposition de l'expéditeur par l'intermédiaire de la station expéditrice. Les quantités ainsi déchargées sont conservées en dépôt gratuitement pendant trente jours. A l'expiration de ce délai, si l'expéditeur n'a pas indiqué jusque-là l'usage qu'il voulait en faire, elles sont traitées comme marchandises sans application, conformément au Règlement d'exploitation.

VII. — TRANSPORT DES MARCHANDISES EN WAGONS DÉCOUVERTS, BACHAGE DES MARCHANDISES. — TRANSPORT DES ACCESSOIRES AYANT SERVI A L'EXPÉDITION DES MARCHANDISES DES RÉCIPIENTS A GLACE, ET DE LA GLACE POUR LES ENVOIS DE BIÈRE.

a). Le Chemin de fer est autorisé à transporter en wagons découverts, un certain nombre d'articles.

b). Pour le bûchage des marchandises que la Compagnie est autorisée à transporter en wagons découverts, et de celles qui ont été chargées en wagons découverts, sur le désir exprimé par l'expéditeur dans sa lettre de voiture, l'expéditeur doit apposer lui-même les bâches nécessaires.

Dans le cas où sur la demande de l'expéditeur les bâches sont fournies par le Chemin de fer, on perçoit les frais de location de bâches indiqués dans le chapitre D-XV.

c): Dans le cas où l'expéditeur fournit des bâches lui appartenant, on applique les conditions suivantes :

1. — On n'accepte que les bâches qui portent une indication claire et persistante du nom du propriétaire et de la station de sa résidence.

2. — Les bâches fournies par les expéditeurs pour protéger les chargements sont transportées gratuitement dans le transport d'envoi au destinataire des marchandises correspondantes et dans le transport de renvoi à l'expéditeur si ce transport est effectué dans un délai de trois mois par le destinataire, en petite vitesse.

3. — Les bâches appartenant à des particuliers sont délivrées au destinataire à la station d'arrivée et les lettres de voiture et déclaration d'expédition doivent porter la mention suivante qui y est mise par le déposant ou la station

de départ : « En plus, bâches appartenant à des particuliers pour la protection du chargement. »

4. — Pour le renvoi de la bâche, le destinataire présente la lettre de voiture originale pour que le bureau d'expédition y appose son timbre, et remet une lettre de voiture indiquant l'adresse du propriétaire en notant expressément la mention : « A transporter gratuitement. »

Si cette mention manque ou si l'on ne présente pas pour le retour la lettre de voiture originale ayant servi à l'aller, on applique la taxe conforme au tarif régulier.

5. — L'administration ne prend aucune responsabilité pour la livraison sans avaries et sans nécessité de réparation de la bâche en retour, non plus que pour les délais de cette livraison.

Celui qui veut se garantir contre tout dommage à raison de la perte ou des avaries, ou veut obtenir la livraison dans les délais réglementaires, doit remettre la bâche comme une marchandise de petite vitesse.

d). Les conditions précédentes (§ C de 1 à 5) sont applicables d'une façon analogue aux marchandises chargées en vrac, telles que charbons, coques, tourbes, betteraves, choux, et tous les accessoires remis par l'expéditeur pour servir au transport, tels que enveloppes protectrices, flèches, en tant que ces accessoires ne dépassent pas 6^m,3 de long, escabeau, chaînes, câbles, longes, cordes, coins, ridelles, supports, étais et étrésillons utilisés pour le chargement des bois, crochets et chevalets employés pour le chargement des bêtes à cornes mortes.

e). Les récipients à glace, et la glace remise par les expéditeurs pour le transport de la bière par chargements de wagons complets sont traités comme les bâches appartenant à des particuliers et remises par les expéditeurs et comme les autres accessoires de transport, et par suite sont transportés gratuitement.

L'emploi de la classe A dépend cependant également du paiement d'au moins 5,000 kilogrammes par lettre de voiture et par wagon, pour ces transports de bière, et le chargement y compris le poids des récipients à glace et de la glace ne doit pas dépasser le maximum permis pour le wagon.

74. Caractères du tarif de réforme autrichien-hongrois et tentatives plus récentes pour réformer le système de tarifs. — Le tarif de réforme est composé comme suit :

1. GRANDE VITESSE.

- a). Classe normale;
- b). Classe réduite pour certains articles et notamment pour les denrées;
- c). Classe réduite pour les emballages vides en retour.

2. PETITE VITESSE.

I. Classe de détail (classe normale).

II. Classe de détail.

Classes de chargement par wagons complets à taxes réduites. A

Id. — — B

Id. — — C

Tarif spécial 1

Id. 2

Id. 3

Pour les marchandises encombrantes, l'or et l'argent en barres, le platine, la monnaie, les papiers, les objets précieux, les objets explosibles, les objets de plus de 3 mètres de long, les canots, les chaloupes, etc..., les marchandises destinées aux expositions, le matériel de chemin de fer, etc... il y a aussi des conditions spéciales d'application des taxes. En outre, chaque administration possède de nombreux tarifs exceptionnels pour des articles et des relations de trafic déterminés.

Le tarif de réforme se présente d'une façon générale comme un tarif de classification à la valeur, qui a emprunté sur quelques points les principes du système à la capacité. En particulier, on en trouve la trace dans l'obligation d'une remise de 10,000 kilogrammes par lettre de voiture et par wagon pour les classes par chargement complet B et C et les tarifs spéciaux, et dans la possibilité d'un chargement commun de marchandises différentes par wagons complets.

Par contre, les classes générales de wagons complets adoptées dans le tarif de réforme allemand et la possibilité de remise de marchandises de détail comme wagons complets ne sont pas admises, et la classification est maintenue en vigueur pour la grande vitesse et le détail.

Lorsqu'on eut ainsi par le tarif de réforme obtenu pour la plus grande partie des Chemins de fer austro-hongrois, une uniformité de forme, les désirs des négociants prenant part au trafic ne furent pas satisfaits ; dans l'enquête sur les Chemins autrichiens de 1882-83 on discuta la question d'une réforme du système de tarifs, et on reconnut qu'il y avait une utilité pressante et inéluctable à modifier et à simplifier le système de classification existant en Autriche pour le transport des marchandises de petite vitesse par Chemin de fer ; mais on vit qu'on ne pouvait espérer atteindre le résultat désiré qu'en abandonnant en partie les principes de la classification à la valeur qui avaient jusque-là régi la matière, et en les remplaçant par ceux du tarif à la capacité ;

le système dit mixte devant servir de base au tarif des marchandises sur les Chemins de fer autrichiens¹.

En conséquence, on recommanda l'adoption du tarif de réforme allemand avec deux classes de détail pour l'ensemble des Chemins autrichiens, et on exprima le désir de faire participer les représentants des expéditeurs à l'établissement de la classification. A titre de mesure préalable, on se prononça en faveur de l'adoption des modifications du tarif de réforme décidées par les Chemins d'Etat. Elles consistaient, en dehors du déclassement d'un certain nombre d'articles, à permettre notamment de composer un chargement complet avec des marchandises de classes différentes, de la manière indiquée plus haut, alors que précédemment on ne permettait le chargement en commun que de marchandises de la même classe. Ces propositions ont été prises en considération ; par contre, l'adoption du tarif allemand de réforme avec deux classes de détail n'a pas eu de suite favorable. L'adoption de ce tarif eût été non seulement un pas en avant vers une tarification conforme aux règles de l'économie publique, mais encore eût procuré une facilité de grande importance au trafic général austro-allemand, et eût créé un système de tarif applicable à toute l'Europe centrale. Les Chemins suisses ayant déjà adopté le tarif de réforme, les Chemins hollandais l'ayant fait également au moins pour le trafic direct avec l'Allemagne, l'adhésion des Chemins autrichiens serait vraisemblablement décisive également pour les pays des Balkans. Il est possible que les Chemins belges s'y joindraient, et ainsi pour toute l'Europe du Centre et du Sud-Est, au grand avantage des relations de trafic direct, on aurait établi un système de tarif unique et l'unité de forme dans la tarification.

Un tel progrès se recommanderait d'autant plus que l'existence parallèle du tarif de réforme et du tarif des Chemins du Sud comporte de fréquents inconvénients et ne peut être considérée comme une solution de la question des tarifs. Dans la discussion de la proposition du député Schwab à propos des tarifs de Chemins de fer, le 17 mars 1886 à la Chambre des députés, on a insisté plusieurs fois sur ce point et le gouvernement a été invité par une résolution à engager le Chemin du Sud à adopter le tarif de réforme et à présenter un projet de loi relatif à la réglementation de la tarification des Chemins de fer dans le plus bref délai possible.

Pour les tarifs directs et d'union entre l'Allemagne et l'Autriche-Hongrie, on a conclu une convention fixant un type unique de tarifs et des conditions d'application uniques.

Le type de tarif unique contient :

Une classe de grande vitesse

¹ Voir *Österreichische Eisenbahntarifenquête*, 1882-1883, I^o partie, p. 37, 526-534.

Deux classes de détail I et II ;

Quatre classes de chargement par wagons complets, A₁, B, C₁, C₂ ;

Quatre tarifs spéciaux A₂, I, II, III.

C'est une fusion du type du tarif allemand de réforme avec celui du tarif autrichien.

Ci-dessous la comparaison.

| MODÈLE | | CLASSES DU TARIF Austro-allemand |
|-------------------------------------|------------------------|-------------------------------------|
| DU TARIF ALLEMAND | DU TARIF AUTRICHIEN | |
| Grande vitesse | Grande vitesse | Grande vitesse |
| Détail | Détail I | Détail I |
| » | — II | — II |
| Chargements complets A ₁ | Chargements complets A | Chargements complets A ₁ |
| — B | — A | — B |
| — A ₁ | Détail II | — C ₁ |
| — B | — II | — C ₂ |
| Tarifs spéciaux A ₂ | Chargements complets A | Tarifs spéciaux A ₂ |
| — I | — A | — I |
| — II | — B | — II |
| — III | — C | — III |

Avec le tarif spécial autrichien I pour les céréales et la farine et le tarif spécial allemand I, et avec les bois de construction du tarif spécial autrichien II et les tarifs spéciaux allemands II et III, on a formé un tarif exceptionnel. On s'est abstenu de réunir la classe de détail autrichienne I avec les classes générales allemandes A et B parce que l'expérience a démontré que les marchandises de détail de la classe I étaient rarement remises par wagons complets.

La classification indique quelles marchandises sont transportées aux taxes des classes de détail I et II des classes par wagons complets A₁, B, C₁, C₂ et des tarifs spéciaux A₂, I, II et III. Les classes de wagons complets A₁, C₁ et le tarif spécial A₁ sont appliquées par remise d'au moins 5,000 kilogrammes. Les classes de wagons complets B et C₂ et les tarifs spéciaux I, II et III par remise d'au moins 10,000 kilogrammes par wagon et par lettre de voiture.

Il est inutile d'indiquer plus longuement que ce tarif n'est qu'un expédient et qu'il est plus compliqué non seulement que le tarif allemand, mais encore que le tarif de réforme autrichien. L'adoption de la proposition de la commission d'enquête sur les tarifs par les Chemins austro-hongrois serait donc également très avantageuse pour le trafic austro-allemand.

75. Fondements de la tarification. — Le développement des bases de la tarification austro-hongroise a été, comme le système de tarif, conforme

aux règles de l'industrie privée. De là est résultée une grande dissemblance dans les bases et les frais accessoires des différents Chemins de fer, non seulement pour le trafic local, mais encore pour le trafic direct et d'union. Les unions de trafic se développèrent d'une façon générale à l'exemple de celles des Chemins allemands avec lesquels les Chemins autrichiens étaient étroitement liés et avec lesquels ils avaient conclu plusieurs unions. En Autriche-Hongrie également ces unions et le développement de la construction du réseau de Chemins de fer, qui détermina des concurrences aux points de jonction, amenèrent encore une complication et une dissemblance très importantes dans la tarification. Cette situation fut aggravée par l'usage général et étendu de ristournes secrètes qui ont déjà été mentionnées. Des plaintes contre le système de ristournes, contre la complication et l'instabilité des tarifs étaient par suite déjà à l'ordre du jour depuis dix ans en Autriche-Hongrie, et dans l'enquête la plus récente de 1882-83, elles s'élevèrent très haut de tous les points du pays, émanant de tous les intéressés du commerce et des différentes branches d'industrie.

Le grand nombre de tarifs et leur complication ressort de ceci qu'au 1^{er} avril 1882, pour 39 Compagnies qui existaient sur le territoire autrichien, il y avait 46 tarifs intérieurs, avec 136 suppléments et 14 tarifs spéciaux et exceptionnels. Le trafic indigène d'union comptait 75 tarifs de marchandises différents avec 55 suppléments; 20 tarifs de céréales, avec 3 suppléments, et 36 tarifs de charbons avec 27 suppléments; le trafic d'union internationale comptait 186 tarifs différents de marchandises, 65 tarifs de céréales avec 69 suppléments et 69 tarifs de charbons avec 97 suppléments, en tout 511 tarifs et 828 suppléments. Dans ce chiffre ne sont pas comprises les 2,859 ristournes accordées en 1881, un certain nombre de tarifs postaux, et les tarifs, suppléments, et tarifs exceptionnels des Chemins hongrois. Ces chiffres parlent plus que toute autre chose pour indiquer la nécessité puissante d'une réforme de la deuxième partie des tarifs, venant s'ajouter à la réforme de la première partie relative aux conditions d'application et à la classification, pour obtenir l'unité dans les bases des tarifs ¹.

Le type de tarif généralement usité sur les Chemins autrichiens est le système de bases échelonnées suivant la distance. Mais comme pour ces bases chaque Compagnie a sa gradation propre, différente des autres, le type d'échelonnage diffère suivant les points de vue et les intérêts de chaque ligne.

¹ Voir Enquête autrichienne sur les tarifs de Chemins de fer, 1882-83, I^{re} partie, p. 127. Un résumé des tarifs de Chemins de fer sur lesquels ont porté les débats de la commission et qui ont été mis en vigueur au 1^{er} avril 1882, se trouve dans la II^e partie, p. 3-21. L'exposé sommaire des bases d'application, qui se trouve dans la II^e partie de l'enquête de 1882-83, p. 23, montre à quel point les Chemins austro-hongrois sont éloignés de l'unité de fond, de l'uniformité des bases des tarifs.

L'étendue du premier échelon varie par exemple sur les différentes lignes autrichiennes entre 1-30, 1-40, 1-50, 1-75, 1-76 kilomètres et les autres zones offrent de semblables variations d'étendue. Plusieurs administrations, parmi lesquelles l'exploitation des Chemins d'Etat, impériaux, royaux, ont adopté des divisions variant avec les classes au point de vue de la longueur, ce qui empêche encore à un plus haut point, toute ressemblance d'aspect entre les règles de tarification des différentes Compagnies ¹.

Même dans les tarifs directs on n'a rien réglé conformément à un échelonnage uniforme et chaque Compagnie décompte sa quote-part sur la base de l'échelon correspondant au parcours effectué sur ses propres lignes ; de cette façon si un grand nombre de Compagnies ont concouru au transport, mais chacune pour une distance courte ne dépassant pas la longueur du premier échelon, la base élevée de ce premier échelon se trouve appliquée à la distance totale. On en conclut dans l'enquête sur les tarifs de 1882-83 (I^e partie, p. 37 et 44) :

« L'administration supérieure doit chercher de la façon la plus pressante
« à appliquer toutes les propositions qui lui sont faites pour :

« 1. — Introduire, en adoptant le système des zones, un principe d'appli-
« cation unique (similitude des zones) sur tous les Chemins autrichiens pour
« que la tarification ait une forme générale, claire, équitable et répondant
« autant que possible aux demandes des expéditeurs.

« 2. — Dans l'application du système, prendre soin de supprimer les ri-
« gueurs actuelles contre lesquelles s'élèvent des plaintes générales et qui
« consistent en ce que, dans le tarif direct, chaque Compagnie participant au
« transport, recommence à décompter la taxe conformément au prix de la
« zone coûtant le plus cher.

« 3. — Le principe de réforme des tarifs indiqué en 1 étant admis, tenir
« compte le plus complètement possible des désirs exprimés dans l'enquête
« par les représentants des expéditeurs et s'efforcer d'obtenir des bases d'ap-
« plication uniformes. »

A cette différence des bases et des échelons viennent encore s'ajouter les nombreuses ristournes dont la suppression complète et le remplacement par des tarifs exceptionnels ont été demandés en première ligne par la commission. Ce qui donne lieu à des plaintes non moins nombreuses, ce sont les tarifs différentiels et spécialement ceux qui favorisent le trafic étranger au détriment du trafic national. La commission d'Enquête demandait la concession d'avantages semblables au trafic national, et l'approbation par l'Etat de tous les tarifs d'union ².

¹ Voir *Enquête sur les tarifs 1882-1883*, I^{re} partie, p. 683.

² Voir I^{re} partie, p. 41-48 et 606-672.

En conséquence, le ministre du commerce décida ce qui suit par son arrêté du 11 mai 1883 :

« Je tiens à ce sujet à faire remarquer que je considère comme le premier et l'indispensable devoir de toutes les entreprises de transport nationales de ne pas offrir pour le moins à la production et à l'industrie nationales des conditions de prix plus désavantageuses qu'aux éléments étrangers qui cherchent à les concurrencer ; je pense qu'il y a lieu, dans ce but, de prendre les mesures les plus énergiques pour que les déplorables anomalies qui sont actuellement la conséquence des disproportions de différentes natures entre les tarifs intérieurs et internationaux, cessent d'exister le plutôt possible.

« Il est donc du devoir de toutes les entreprises de Chemins de fer autrichiennes de soumettre dans ce sens à un examen approfondi aussi bien dans leurs tarifs intérieurs, que les tarifs d'unions et de conventions auxquelles elles participent en ce qui concerne les principaux articles du trafic et les relations fréquentes, et d'apporter pour obtenir le but qui vient d'être signalé les modifications, c'est-à-dire les extensions et les compléments utiles. »

Par contre, le reste des propositions ci-dessus citées n'a obtenu aucune suite, voir arrêté du ministre du commerce du 31 mars 1886. De même les frais accessoires, notamment les frais de manutention sont très différents et cela non seulement avec les diverses Compagnies, mais encore souvent avec les lignes d'une même administration, et ces frais ne sont pas comptés une seule fois en trafic direct comme en Allemagne, mais autant de fois qu'on passe d'une Compagnie à l'autre et même çà et là sur la même Compagnie quand on passe d'une ligne à une autre¹.

Les plaintes relatives à l'élévation des tarifs n'étaient pas moins vives de tous les côtés. Dans le volume annexé à l'enquête sur les tarifs II^e partie, p. 30, se trouve un examen comparatif des taxes applicables à un grand nombre d'articles importants sur les Chemins autrichiens, les Chemins d'Etat hongrois et les Chemins bavarois ; on y établit ce fait, notamment pour les chargements en wagons complets par 10,000 kilogrammes, que les Chemins bavarois avaient des taxes sensiblement inférieures et cependant à cette époque les Chemins bavarois étaient en Allemagne ceux dont les tarifs étaient le plus élevés ; ils dépassaient notablement les tarifs des Chemins d'Etat prussiens. Les négociants prenant part au trafic désignaient comme étant la source

¹ Voir *Enquête autrichienne sur les tarifs*, I^{re} partie, p. 104, 147 et 188, puis 673-679 ; on y trouve le décompte des différents frais accessoires. La commission demandait une fixation unique de ces frais et leur perception une seule fois, notamment en ce qui concerne la manutention (voir p. 42 et 43). On a donné suite à ce désir d'une fixation unique des frais accessoires, sauf pour la manutention. — Arrêté ministériel ci-dessus cité.

principale de ce reproche à faire aux tarifs d'être trop élevés, les conventions (cartels) au moyen desquelles les Compagnies supprimaient la concurrence aux points de jonction, et par suite demandaient non seulement que ces conventions fussent soumises à l'approbation de l'Etat, mais encore faisaient les propositions suivantes :

« a). Que la production nationale et le trafic national ne fussent jamais « défavorisés au profit de l'étranger.

« b). Que les taxes existantes ne fussent pas surélevées grâce à des conventions (cartels), qu'il s'agisse des tarifs proprement dits, ou des conditions « applicables d'une façon générale et intéressant les producteurs et les consommateurs ; qu'il en fût ainsi notamment pour le trafic ayant trait aux « intérêts nationaux.

« c). Que dans la conclusion des conventions les tarifs communs en résultant « eussent toujours pour base la route la plus courte, et les bases d'application « les plus économiques des Chemins contractants.

« d). Que la revendication d'un itinéraire ne fût pas une condition de principe pour ces tarifs communs. »

L'arrêté ministériel du 4 mars 1883 (enquête sur les tarifs 1882-83, 1^{re} partie, p. 47), émanant du ministre du commerce, a fait un devoir aux Chemins de fer autrichiens de tenir compte de ces principes. Il paraît ainsi qu'en Autriche, aussi bien parmi les négociants que parmi les membres du gouvernement, on pense encore pouvoir remédier au moyen de la concurrence aux inconvénients de la tarification et qu'on accepte avec peu de satisfaction la conclusion de conventions entre les Compagnies. Mais on peut, à juste titre, considérer comme douteux qu'on réussisse à empêcher les lignes de conclure des conventions et qu'on obtienne au moyen de ces prescriptions des abaissements sensibles des tarifs.

Il est possible que les plaintes formulées dans l'enquête ne soient pas toujours fondées et soient souvent exagérées, mais il y est suffisamment prouvé qu'en raison de sa nature l'administration des Chemins de fer, basée sur les règles de l'économie privée et se conformant à ses avantages particuliers, a été en Autriche aussi nuisible à la communauté et aux relations économiques et a favorisé l'étranger au détriment des intérêts nationaux.

76. Origines d'une tarification conforme à l'économie publique. — Comme en Allemagne, c'est sur les Chemins d'Etat qu'a pris naissance en Autriche-Hongrie, une tarification conforme à l'économie publique (c'est-à-dire après l'incorporation des Chemins de fer à l'Etat). — Là aussi on commença par attribuer aux négociants faisant du trafic par Chemins de fer une part d'influence sur la tarification. Dans cet ordre d'idées, il y a lieu de remarquer ce qui suit :

Dans l'organisation des Chemins d'Etat et de leur administration préparée par le Reichsrath composé des représentants des royaumes et provinces, à la date du 8 juin 1884, et mise en vigueur le 1^{er} août 1884, il a été institué un conseil des Chemins de l'Etat. D'après le § 17, ce conseil se compose d'un président et de cinquante membres nommés pour trois ans par le ministre du commerce. Parmi ces membres :

a). 9 étaient librement choisis par le ministre du commerce, 5 étaient nommés d'après les indications du ministre des finances et du ministre de l'agriculture pour deux d'entre eux chacun et un d'après les indications du ministre de la guerre ; ces indications désignaient les personnes pouvant être nommées.

b). 24 étaient nommés sur la proposition des chambres de commerce et des chambres industrielles.

c). 12 sur la proposition des conseils d'agriculture et d'autres corporations agricoles.

D'après le § 19, le conseil des Chemins d'Etat est appelé à donner son avis et tenu de le donner pour toutes les questions de Chemins de fer intéressant le commerce, l'industrie, l'agriculture et la culture des forêts. A l'avis conforme du conseil sont soumis spécialement, en tant qu'il s'agit de lignes exploitées par l'Etat :

a). Toutes les propositions importantes relatives à la tarification, notamment celles qui ont pour objet la fixation des tarifs généraux de voyageurs et de marchandises et les principes d'application des tarifs exceptionnels et différentiels.

b). Les marches de train à fixer deux fois par an (service des mois d'été, et service des mois d'hiver).

c). Les propositions de modifications des prescriptions réglementaires en tant qu'il ne s'agit pas de prescriptions techniques, et des conditions d'application des tarifs en tant qu'elles ne concernent pas exclusivement des relations exceptionnelles antérieures.

En outre, le § 14 fixe qu'il sera adjoint un conseil permanent au président de la direction générale, pour l'exploitation financière et commerciale. Les 5 membres de ce conseil sont nommés par le ministre du commerce, parmi les membres du conseil des Chemins de fer et pour la durée de fonctionnement de ce dernier. Au conseil permanent sont soumises pour avis conforme toutes les questions importantes du service financier et commercial, notamment les propositions de concession de réductions de tarifs pour le trafic des voyageurs et des marchandises.

Relativement à la compétence en matière de tarification, il est en outre fixé ce qui suit dans l'organisation qui vient d'être citée :

Il reste réservé au ministre du commerce de déterminer parmi les affaires traitées par la direction générale celles qui doivent être soumises à sa propre décision, ou à son approbation.

En particulier le ministre se réserve :

L'approbation des bases d'application des tarifs à mettre en vigueur pour le trafic des voyageurs et des marchandises.

Le § 13 dit : A la direction générale, c'est-à-dire au ministre du commerce sont réservées en ce qui concerne l'exploitation des lignes désignées au § 1^{er}, toutes les questions qui n'entrent pas dans la sphère d'action des directions d'exploitation à instituer.

La sphère d'action de la direction générale, sous réserves de l'approbation supérieure nécessaire dans certaines circonstances, comprend en particulier :

La fixation de la modification des tarifs relatifs au trafic des voyageurs et des marchandises, la concession de titres gratuits de circulation, de réductions sur les prix des places et les prix de transport, la réglementation des relations de trafic avec les autres entreprises de transport, y compris les conventions à conclure éventuellement dans ce but, le contrôle des recettes à l'exception du contrôle des recettes de trafic intérieur incombant aux directions d'exploitation. D'après le § 28, la sphère d'action des directions d'exploitation embrasse l'exécution et la surveillance du service intérieur de l'exploitation de leur arrondissement particulier, par exemple :

L'établissement des propositions relatives aux tarifs de voyageurs ou de marchandises.

La concession de titres gratuits de circulation et de billets à prix réduits dans des cas particuliers, et de réductions de tarifs de marchandises ou trafic intérieur, et cela en exécution d'instructions spéciales ; les propositions pour les cas non prévus dans les instructions.

L'organisation nouvelle de l'administration des Chemins d'Etat hongrois au 1^{er} mars 1884 comportait également l'institution d'un conseil d'Etat des Chemins de fer. Il fut supprimé par l'ordonnance du 1886. Il a été de plus constitué un comité spécial pour les tarifs au ministère des communications sous la présidence du secrétaire d'Etat ; ce comité se compose du président et du directeur général des Chemins de fer d'Etat, de leur secrétaire, de représentants des ministères du commerce, des finances et des communications, et de deux membres du conseil des Chemins de fer. Le comité traite et tranche toutes les questions importantes en matière de tarifs.

Indépendamment de cette participation formelle des intéressés à l'établissement des tarifs, les Chemins de fer d'Etat aussi bien en Autriche qu'en Hongrie, ne recherchent plus, comme but de première ligne en fait de tarification, à obtenir le plus haut produit net possible du capital d'établissement, mais à

satisfaire les intérêts nationaux et économiques de la communauté et de l'Etat. Par suite, on trouve dans les tarifs de marchandises de ces Chemins de fer le remplacement du système conforme aux règles de l'industrie privée par celui conforme aux règles de l'économie publique. Les tarifs de marchandises de ces deux Compagnies sont plus uniformes et plus simples que ceux des Chemins privés austro-hongrois ; ils sont à bases identiques et à échelle décroissante, les ristournes sont dans la plupart des cas remplacées par des tarifs exceptionnels qui profitent à tous les intéressés. Sur les lignes de l'Etat en Autriche existent d'importantes réductions de taxes par rapport à celles des Chemins privés que l'on a incorporés au réseau d'Etat, notamment par suite de ce fait que la perception de frais de manutention ne se fait qu'une fois dans un même réseau. Les intérêts de la production et du commerce indigènes sont plus justement appréciés et même défendus. L'influence de ces réformes a été avantageuse pour l'administration des Chemins d'Etat ; alors que le ralentissement général des affaires, la diminution de l'exportation amenaient des baisses de recettes sur presque toutes les Compagnies autrichiennes pendant les années 1885-1887, les Chemins d'Etat au contraire virent les leurs s'améliorer et cela notamment en raison de l'accroissement du trafic intérieur, grâce au tarif qui lui était appliqué.

Déjà le régime des tarifs des Chemins d'Etat a exercé une heureuse influence sur la tarification des Chemins privés ; on en trouve la preuve dans l'adoption de certaines modifications dont nous avons parlé et que les Chemins d'Etat ont été les premiers à introduire dans les prescriptions relatives aux tarifs, savoir le chargement en commun des marchandises et de nombreux déclassements. Les bases d'application des Chemins d'Etat autrichiens sont même déjà adoptées par quelques lignes privées, notamment la Compagnie Lemberg-Czernowitz-Jassy, le Chemin du Nord, Kaiser Ferdinand, et différentes Compagnies de Bohême.

Les bases des Chemins d'Etat hongrois et autrichiens pour le trafic intérieur sont les suivantes :

| | AUTRICHIENS | HONGROIS |
|---|----------------|----------|
| | CHEMINS D'ÉTAT | |
| | Kreutzer | Kreutzer |
| <i>1. Par 100 kilog. et par kilomètre</i> | | |
| Classe de détail I..... | 0,59 | 0,70 |
| Classe de détail II | | |
| De 1 à 300 kilomètres..... | 0,50 | 0,50 |
| Pour chaque kilomètre en plus..... | 0,30 | 0,50 |

| | AUTRICHIENS | HONGROIS |
|--|----------------|------------|
| | CHEMINS D'ÉTAT | |
| | Kreutzer | Kreutzer |
| 1. Par 100 kilogrammes et par kilomètre | | |
| Chargement de wagons complets classe A. | | |
| De 1 à 100 kilomètres..... | 0,36 | 0,35 |
| 101 à 200 — | 0,34 | 0,30 |
| 201 à 300 — | 0,32 | 0,25 |
| 301 à 400 — | 0,26 | 0,25 |
| Pour chaque kilomètre en plus..... | 0,20 | 0,25 |
| Chargement de wagons complets classe B. | | |
| De 1 à 100 kilomètres..... | 0,28 | 0,26 |
| 101 à 200 — | 0,26 | 0,22 |
| 201 à 300 — | 0,24 | 0,18 |
| 301 à 400 — | 0,20 | 0,18 |
| Pour chaque kilomètre en plus..... | 0,16 | 0,18 |
| Chargement de wagons complets classe C. | | |
| De 1 à 50 kilomètres..... | 0,26 | 0,21 |
| 51 à 100 — | 0,16 | 0,21 |
| 101 à 200 — | 0,12 | 0,16 |
| 201 à 300 — | 0,10 | 0,14 |
| Pour chaque kilomètre en plus..... | 0,10 | 0,13 |
| Tarif spécial I | | |
| De 1 à 50 kilomètres..... | 0,28 | 0,32 |
| 51 à 100 — | 0,24 | 0,28 |
| 101 à 150 — | 0,22 | 0,24 |
| 151 à 200 — | 0,20 | 0,24 |
| 201 à 300 — | 0,20 | 0,20 |
| 301 à 400 — | 0,18 | 0,16 |
| Pour chaque kilomètre en plus..... | 0,16 | 0,16 |
| Tarif spécial II | | |
| De 1 à 50 kilomètres..... | 0,26 | 0,21 |
| 51 à 100 — | 0,20 | 0,21 |
| 101 à 200 — | 0,16 | 0,16 |
| 201 à 300 — | 0,12 | 0,14 |
| Pour chaque kilomètre en plus..... | 0,12 | 0,13 |
| Tarif spécial III | | |
| De 1 à 75 kilomètres..... | 0,22 | |
| 76 à 150 — | 0,12 | Taxe de la |
| 151 à 300 — | 0,10 | classe C |
| Pour chaque kilomètre en plus..... | 0,08 | |
| 2. Frais de manutention par 100 kilogrammes. | | |
| Pour les deux classes de détail et la classe de chargement complet de wagon A..... | 4,00 | 5,00 |
| Pour la classe de | | |
| Chargement complet B..... | 4,0 | 4,0 |
| — C..... | 3,5 | 4,0 |
| Pour le tarif spécial I..... | 4,0 | 5,0 |
| — II..... | 4,0 | 4,0 |
| Le tarif spécial III..... | 3,0 | 4,0 |

77. Trafic des voyageurs et décompte des taxes. — Pour le trafic voyageurs, il y a en général, en Autriche-Hongrie, trois classes et même quatre sur un grand nombre de Compagnies. Pour quelques lignes locales, il n'existe qu'une ou deux classes.

Les trains express ne comportent d'habitude que la première et la deuxième classe. Les prix de transport varient avec les Compagnies et sont généralement supérieurs à ceux de l'Allemagne. — Seules les Compagnies auxquelles s'applique la loi sur les tarifs de voyageurs, du 15 juillet 1877, ont des bases d'application correspondant à celles de l'Allemagne du Nord. Les taxes de trains express sont en principe 20 p. 100 plus élevées; celles des trains mixtes, 20 p. 100 plus basses que celles des trains de voyageurs omnibus.

Sur la plupart des lignes, existent des billets d'aller et retour avec réduction de 15 à 30 p. 100; des cartes d'abonnement, depuis un mois jusqu'à une année, avec diminution de 25 à 70 p. 100; des billets de saisons pour un nombre déterminé de voyages, avec réduction de 30 à 40 p. 100. — Des billets d'écoliers et d'ouvriers sont valables pour un nombre déterminé de voyages, ou pour une durée déterminée, et comportent une réduction de 50 à 75 p. 100. Enfin, il y a des billets circulaires pour une durée déterminée, avec réduction de 25 à 40 p. 100, et des billets circulaires combinés conformément aux prescriptions de l'Union des Chemins allemands.

En 1882, les Chemins d'État autrichiens ont adopté des bases uniques, pour les tarifs de voyageurs, sur l'ensemble de leur réseau où jusque-là étaient restés en vigueur les tarifs très différents des lignes privées incorporées; en même temps, il y eut d'importantes réductions dans les prix des billets, et depuis le 1^{er} juin 1882 la base pour la première classe est de 4 kreutzers (6, 7 pf.); pour la deuxième classe, 3 kreutzers (5 pf.); pour la troisième classe, 2 kreutzers (3, 3 pf.)

Pour les trains express, on augmente de 1 kreutzer par classe; pour les trains mixtes, les prix sont de 2, 25 kreutzers (3, 75 pf.) pour la deuxième classe, et de 1, 50 kreutzers (2, 5 pf.) pour la troisième classe.

Le résultat de ces réductions a été avantageux pour la Compagnie, quoiqu'elles atteignent environ 16 p. 100 pour les trains omnibus, et 12, 7 p. 100 pour les trains express¹.

¹ Le trafic de ces lignes a augmenté, par rapport à 1881, en 1882 de 1.443.026 voyageurs, en 1883 de 3.180.658, en 1884 de 6.298.307, en 1885 de 7.597.265; les recettes s'abaissèrent en 1882 de 23.000 florins (0,40 p. 100), mais remontèrent en 1883 de 275.741 florins. (4,66 p. 100), en 1884 de 816.037 florins. (9,32 p. 100) et en 1885 de 1.189.839 florins. (12,86 p. 100). D'ailleurs, ces plus-values ont été absorbées par les excédents des dépenses faites pour le parcours d'un plus grand nombre de kilomètres de trains. D'après l'opinion de l'administration, cette augmentation du nombre des trains n'a pas été la conséquence de l'accroissement du

Depuis le 1^{er} juillet 1886, les bases ont été relevées, pour la première classe, en trains omnibus, à 4, 75 kreutzers; en trains mixtes, à 3, 84 kreutzers. Les recettes et le trafic ont également subi une augmentation plus importante en 1886 et 1887¹.

Depuis 1888, la Direction générale des Chemins d'État autrichiens délivre des abonnements à coupons kilométriques.

Les principales conditions de ces abonnements sont les suivantes :

Les cahiers de coupons sont délivrés à la condition que dans l'intervalle d'une année, à dater du jour de la délivrance (inclus), l'abonné emploie en voyage des coupons de valeur totale de 75 florins au moins, sur des lignes relevant de la Direction générale des Chemins d'État impériaux et royaux.

Les cahiers de coupons contiennent des coupons de 5 florins, 1 florin, 10 kreutzers et 5 kreutzers, avec un total de 75 florins.

Les voyageurs qui ont utilisé les coupons délivrés avant l'expiration de l'année de validité peuvent, contre présentation de leur souche, obtenir, suivant les besoins, des coupons supplémentaires en carnets de 30 florins au maximum.

Les coupons ne servent pas eux-mêmes de titre de circulation. Avant de commencer son voyage, le porteur de coupons présente son carnet au guichet des billets et obtient un billet valable pour un seul voyage par le train qu'il doit utiliser, contre enlèvement d'un nombre de coupons correspondant au prix du billet, par leur valeur totale.

Le receveur est chargé de retirer les coupons des carnets.

Les coupons détachés n'ont plus de valeur et ne sont pas acceptés en paiement.

Les haltes n'échangent pas les coupons contre des billets.

Pour la validité, les interruptions de voyage, le passage dans une classe supérieure ou dans un train à taxes plus élevées, de même que pour les fran-

trafic; elle a eu d'autres motifs. Ceci est possible, mais ce qui est incontestable, c'est que le nombre de trains en s'accroissant exerce de son côté une influence favorable sur l'augmentation du trafic et des recettes, de sorte que ces dernières ne doivent pas être attribuées aux seules réductions des prix. — Il est remarquable que l'augmentation du trafic et des recettes provient, pour une part de beaucoup la plus importante, du trafic local qui s'échange dans les environs de Vienne, Linz, Salzbourg, Steyr, Villach et autres localités importantes du réseau; par contre, le trafic direct a donné en 1883 un plus grand nombre de voyageurs et une plus faible recette, le trafic avec l'étranger est resté stationnaire en quantité, mais a rétrogradé en recettes. — Il a été ainsi démontré que les abaissements de tarifs exercent une influence prépondérante là où ces tarifs constituent une part relativement élevée des frais totaux de voyage.

Voir *Rapport annuel sur l'administration du Chemin de l'Etat de l'Ouest*, 1883, p. 1 et 2 et *Rapport annuel des Chemins d'Etat impériaux-royaux*, 1884 et 1885.

¹ Voir *Journal de l'Union des Chemins allemands*, 1886, p. 400, 528 et 561; 1887, p. 15.

chises de bagages, sont applicables aux billets délivrés en échange de coupons les mêmes conditions qu'aux billets ordinaires.

Le carnet de coupons ne peut être utilisé que par les personnes dont il porte le nom et dont la photographie y est insérée ; cependant le titulaire de coupons est autorisé à s'en servir afin d'obtenir des billets en échange pour les membres de sa famille et de sa suite voyageant avec lui, mais seulement pour la même station destinataire.

Avant d'utiliser le carnet, celui-ci doit être signé à l'encre, à la place à ce destinée, de la propre main du titulaire.

La validité du carnet expire, dans tous les cas, avec l'année qui commence le jour de sa délivrance (inclusivement).

La délivrance des carnets a lieu toute l'année à la Direction générale des Chemins d'État impériaux et royaux, contre paiement ou envoi de la somme correspondante accompagnée d'une photographie (format carte de visite) du demandeur. — La demande peut être faite par l'intermédiaire des gares.

Les carnets de coupons de 75 florins coûtent 62 florins, y compris le timbre ; les carnets supplémentaires de 30 florins coûtent 19 florins, y compris le timbre.

La réduction sur le tarif normal est pour les premiers de 20 p. 100, pour les derniers de 40 p. 100.

La diminution importante des carnets supplémentaires procure aux voyageurs fréquentant souvent le Chemin de fer une augmentation progressive dans la réduction des prix de transport.

On se rend compte de la valeur des faveurs accordées à ceux qui se servent de ces carnets, quand on prend en considération qu'on peut ainsi avec réductions dans les prix voyager dans les trains express ou omnibus et sans délai imposé pour le retour sur toutes les lignes des Chemins impériaux, royaux, c'est-à-dire avoir une complète indépendance.

Jusqu'au 1^{er} août 1889, les bases des Chemins d'État hongrois s'élevaient pour les trains omnibus et express en première classe à 5 kreutzers (8,4 pf.), en deuxième classe à 3,5 kreutzers (5,9 pf.), en troisième classe à 2,5 kreutzers (4,2 pf.), dans les trains mixtes et les trains marchandises-voyageurs, première classe 4,5 kreutzers, deuxième classe 3 kreutzers, troisième classe 1,5 kreutzer. La quatrième classe qui existait auparavant a été supprimée depuis le 1^{er} février 1881, et on a appliqué les prix qui lui correspondaient à la troisième classe en trains mixtes. Il en résulta une meilleure utilisation de la première et de la deuxième classe ¹.

¹ Voir Saarossy Kapeller, *Die zehnjährige Thätigkeit der königlichen ungarischen Staatseisenbahnen auf dem Gebiete der Volkswirtschaft*, p. 18.

Depuis le 1^{er} août 1889 les Chemins d'Etat hongrois et les Chemins hongrois du nord-est ont adopté pour leur trafic intérieur et pour leur trafic direct avec le Chemin Kaschau-Oderberger un tarif de zones se composant de deux groupes, l'un avec deux zones pour le trafic à petite distance, l'autre avec quatorze zones pour le trafic de long parcours¹.

Les principales dispositions de ce tarif sont les suivantes :

Dans la première zone du trafic local sont comprises les relations entre deux stations voisines, c'est-à-dire entre deux points de distribution de billets y compris les haltes (maisons de garde-barrières) qui se trouvent entre ces deux stations et au delà jusqu'à la station suivante ; dans la deuxième zone est compris le trafic jusqu'à la deuxième station et les haltes au delà jusqu'à la station suivante (3^e station à partir du point de départ).

Les billets de trafic local sont délivrés en feuilles en comprenant 10, et pour les relations très suivies en feuilles de 30 et de 60 avec réduction de 5 ou de 10 p. 100 dans ces derniers cas, qui s'appliquent surtout aux environs de la capitale. On n'a besoin que de les présenter au conducteur qui les poinçonne. Ces billets servent dans tous les sens, de sorte qu'au lieu d'un billet d'aller et d'un billet de retour, on peut au départ délivrer deux billets semblables.

Pour le trafic de long parcours la première zone comprend toutes les stations jusqu'à une distance de 25 kilomètres.

De la deuxième à la onzième zone, la distance entre deux zones est de 15 kilomètres, de la douzième à la quatorzième cette distance est de 25 kilomètres.

Le prix de transport pour la première zone s'élève dans les trains mixtes et omnibus en première classe, à 50 kreutzers ; en deuxième, à 40 ; en troisième, à 25. — Pour les trains express, en première classe, à 60 ; en deuxième, à 50 ; en troisième, à 30, y compris tous les frais accessoires et jusqu'à la douzième zone les prix s'élèvent d'une somme égale par zone.

Dans la treizième zone, les prix s'élèvent pour les 3 classes à 7 florins, 5,30 et 3,50 dans les trains omnibus ; à 8,40 florins, 6,50 et 4,20, dans les trains express ; enfin dans la quatorzième et dernière zone, les prix sont de 8 florins, 5,80 et 4 en trains omnibus, de 9,60 florins, 7 et 4,80 en trains express.

Les prix sont, d'après ce qui vient d'être exposé, résumés dans le tableau ci-après pour toutes les zones.

¹ En ce qui concerne l'importance de cette réforme, voir ci-dessus § 41 à la fin et § 42.

| | TRAINS EXPRESS | | | TRAINS OMNIBUS | | |
|---|------------------------------|-----|-----|----------------|-----|-----|
| | I | II | III | I | II | III |
| | Par classes et en kreutzers. | | | | | |
| Première station..... | | | | 30 | 15 | 10 |
| Deuxième station..... | | | | 40 | 22 | 15 |
| 1 ^{re} zone. 1 à 25 kilom... | 60 | 50 | 30 | 50 | 40 | 25 |
| 2 ^e — . 26 à 40 — ... | 120 | 100 | 60 | 100 | 80 | 50 |
| 3 ^e — . 41 à 55 — ... | 180 | 150 | 90 | 150 | 120 | 75 |
| 4 ^e — . 56 à 70 — ... | 240 | 200 | 120 | 200 | 160 | 100 |
| 5 ^e — . 71 à 85 — ... | 300 | 250 | 150 | 250 | 200 | 125 |
| 6 ^e — . 86 à 100 — ... | 360 | 300 | 180 | 300 | 240 | 150 |
| 7 ^e — . 101 à 115 — ... | 420 | 350 | 210 | 350 | 280 | 175 |
| 8 ^e — . 116 à 130 — ... | 480 | 400 | 240 | 400 | 320 | 200 |
| 9 ^e — . 131 à 145 — ... | 540 | 450 | 270 | 450 | 360 | 225 |
| 10 ^e — . 146 à 160 — ... | 590 | 500 | 300 | 500 | 400 | 250 |
| 11 ^e — . 161 à 175 — ... | 650 | 550 | 330 | 550 | 440 | 275 |
| 12 ^e — . 176 à 200 — ... | 710 | 600 | 360 | 600 | 460 | 300 |
| 13 ^e — . 201 à 225 — ... | 840 | 650 | 420 | 700 | 530 | 350 |
| 14 ^e — . 226 et au-dessus... | 960 | 700 | 480 | 800 | 580 | 400 |

Quand, au cours d'un voyage, on dépasse Buda-Pesth, la zone de départ y finit et une nouvelle zone y recommence.

Il en résulte une simplification dans la délivrance des billets puisqu'au lieu des nombreux billets à destination fixe il n'y a plus que quatorze sortes de billets pour chaque classe dans le trafic de long parcours.

On ne conserve que les billets circulaires à prix combinés; tous les autres tarifs réduits et exceptionnels sont supprimés. — La franchise qui existait jusque-là pour les bagages n'est plus accordée. Mais il est créé également pour le trafic des bagages des taxes de zones à bon marché, qui réduisent les prix de transport d'une façon notable. La taxe varie avec 3 zones, l'une jusqu'à 50 kilomètres, l'autre de 50 à 100, la troisième au-dessus de 100.

Les frais sont répartis de la façon suivante :

Par colis jusqu'à 50 kilogrammes dans la première zone 0,25 kreutzer, dans la deuxième, 0,50, dans la troisième, 1 florin. Pour les colis de 50 à 100 kilogrammes on perçoit le double, pour ceux plus lourds on perçoit quatre fois la taxe indiquée ci-dessus. Ce système supprime au Chemin de fer et au public la formalité fastidieuse du pesage qui faisait perdre du temps.

En même temps que se faisait cette réforme sur les Chemins de l'Etat hongrois, on mettait en vigueur sur le réseau hongrois de la Compagnie d'Etat un tarif réduit pour les voyageurs correspondant sur les lignes concurrentes aux

bases du tarif de zones. Les bases de ce tarif réduit sont, par personne et par kilomètre, dans les trois classes, les suivantes :

Dans les trains express et poste, à l'exception de l'Orient-express et de certains trains express spéciaux, 4 kreutzers, 3,22 et 2.

Dans les trains de voyageurs mixtes et omnibus :

a). Sur les lignes principales 3,2 kreutzers, 2,56 et 1,6.

b). Sur les lignes secondaires 3,8 kreutzers, 2,8 et 1,8.

Pour les bagages on a supprimé la franchise, mais la base de la taxe a été réduite de moitié et a été fixée à 0,4 kreutzer par kilogramme et kilomètre. Aux frais ci-dessus viennent s'ajouter 18 p. 100 d'impôt sur les transports, un droit de timbre de 2 p. 100 pour les voyageurs, un récépissé et un droit de timbre pour les bagages.

Pour le décompte des taxes en trafic direct sur les Chemins de fer austro-hongrois, il existe depuis 1872, un bureau central de contrôle commun. Cette institution, créée sur la proposition de la Compagnie autrichienne des Chemins de fer de l'Etat et qui jouit de la faveur la plus durable auprès des administrations, constitue un progrès important dans le mode de décompte employé précédemment; en effet, en trafic direct ou commun, il y avait morcellement du décompte en autant de bureaux spéciaux qu'il y avait de lignes ayant concouru au transport.

Tandis que les vérifications avant l'établissement de ce bureau central demandaient de cinq à six mois, elles n'exigent pas plus de deux mois maintenant. Malgré l'accroissement notable du trafic et au bout de ce délai le bureau établit des balances de comptes.

Le trafic intérieur est contrôlé par des bureaux spéciaux à chaque Compagnie, le trafic international l'est par les soins des différentes unions de trafic,

Depuis le 1^{er} mai 1884, les Chemins hongrois ont institué un second bureau de décompte, qui s'occupe des comptes de tout le trafic échangé entre ces Chemins et de celui de la Compagnie de navigation à vapeur du Danube et des Chemins de fer serbes; il a diminué d'autant le travail du bureau central de décompte.

En plus de cela, à titre d'institution commune aux Chemins austro-hongrois, est installé à Vienne un bureau central de liquidation qui s'occupe des balances résultant des opérations du bureau central de décompte.

CHAPITRE VI

SUISSE

78. — Prescriptions légales en matière de tarification ¹. — Les prescriptions légales relatives à la tarification se trouvent dans la loi fédérale du 23 décembre 1872, ayant trait à la construction et à l'exploitation des Chemins de fer situés sur le territoire de la Confédération suisse, dans la loi du 20 mars 1875 et dans le règlement des transports sur les Chemins de fer suisses, approuvé par décision du Conseil fédéral en date du 9 juin 1876. — La loi citée en première ligne prescrit ce qui suit dans les articles 35 et 36 :

ART. 35. — Le contrôle en matière de tarification appartient à la Confédération. Elle a le droit d'exercer son inspection sur tous les actes des administrations de Chemins de fer et sur toutes les conventions qu'elles concluent et qui sont relatives aux tarifs. Ce contrôle doit porter notamment sur les points suivants :

1. — Les tarifs ne doivent pas sortir des limites déterminées dans les concessions.

2. — Il ne peut, pour les opérations incombant aux sociétés d'après les actes de concession, être perçu aucune taxe non prévue dans ces actes, qui n'ait été approuvée expressément par le Conseil fédéral, et portée à la connaissance du public par l'administration du Chemin de fer.

3. — Les taxes doivent être décomptées d'une façon uniforme partout et pour tous. Les Compagnies ne peuvent consentir en faveur de personne et sous aucune forme un privilège qui ne serait pas accordé à tout le monde, dans les mêmes conditions.

4. — Les administrations ont à donner connaissance en un endroit de la Confédération à déterminer, et en temps utile, de toutes les modifications de tarifs généraux et spéciaux et des bonifications consenties. Il appartient au Conseil fédéral, soit de lui-même, soit sur la plainte des intéressés et les Com-

¹ Voir Hürlimann, *Die eidgenössische Eisenbahngesetzgebung*. (Législation de la Confédération en matière de Chemins de fer.)

pagnies entendues, de demander la suppression ou la modification de tout tarif différentiel, de toute ristourne qui serait contraire au principe du traitement uniforme posé dans le § 3 ci-dessus du présent article.

5. — Toute modification apportée aux tarifs ou à la réglementation des transports doit être publiée sous forme convenable quatorze jours au moins pour la première fois, avant sa mise en vigueur. — Si une Compagnie juge convenable d'abaisser ses taxes, cet abaissement doit persister au moins trois mois pour les voyageurs, et un an pour les marchandises. Toute surélévation de taxes doit être publiée au moins trois mois avant sa mise en vigueur. Dans le cas où une Compagnie voudrait appliquer un nouveau système de tarifs comportant des abaissements et des surélévations, le Conseil fédéral peut diminuer les délais précédents.

Ces délais ne sont pas applicables aux trains de plaisir, ni exceptionnellement à des réductions consenties pour des motifs spéciaux.

Le Conseil fédéral déterminera par des ordonnances le mode de contrôle, à employer pour surveiller l'application des principes indiqués ci-dessus en ce qui concerne l'établissement des tarifs et leur emploi.

ART. 36. — Le Conseil fédéral devra s'efforcer d'obtenir, pour ce qui est réservé à son approbation, la plus grande analogie possible dans les réglementations relatives au trafic et aux transports sur les Chemins de fer suisses.

Par suite, il est autorisé, s'il le juge désirable, après avoir entendu les Compagnies, à établir une réglementation unique dont les dispositions principales devraient être adoptées par toutes les administrations suisses comme un minimum à concéder au public. Dans la loi du 20 mars 1875, les prescriptions applicables aux tarifs se trouvent dans l'article 2 relatif à l'établissement du trafic direct et dans l'article 32 relatif à la limitation de la responsabilité en cas de réduction de taxes.

Le règlement sur les transports du 9 juin 1876 traite pour ce qui concerne les tarifs :

Dans le § 8, du décompte des taxes; dans le § 9, de la délivrance des billets et de l'affichage des tarifs de voyageurs; dans le § 10, des prix réduits pour les enfants; dans le § 26, des taxes de bagages, dans le § 29, de la franchise; dans le § 30, des transports agricoles; dans le § 44, du transport des cercueils; dans les §§ 46-49 et 51, du transport du matériel roulant et des voitures de luxe; dans le § 52, des objets de dimensions exceptionnelles; dans les §§ 53-64, du transport des animaux vivants; dans les §§ 72-78, du transport des marchandises; dans le § 79, des frais de pesage; dans le § 80, du chargement et du déchargement; dans le § 81, de la remise et de la livraison des marchandises; dans le § 83, des objets exclus du transport par fer; dans les §§ 84-87, des con-

ditions de transport des objets pouvant être admis; dans les §§ 96 et 97, du paiement des frais; dans les §§ 110-113 des frais de magasinage et de location de wagons; dans le § 124 et suivants, de la responsabilité limitée des Compagnies pour le transport en wagons découverts, à prix réduits, et pour le chargement ou le déchargement effectués par l'expéditeur ou le destinataire.

79. — Prescriptions contenues dans les actes de concession en matière de tarification. — Jusqu'en 1872 les concessions des Chemins de fer suisses privés étaient accordées par les différents cantons. Il n'y a pas en Suisse de Chemins de fer appartenant à l'Etat, quoique les cantons aient souvent contribué à la constitution du capital d'établissement des Chemins de fer qui les traversaient. Le Gouvernement fédéral n'avait qu'un droit d'approbation qu'il exerçait dans une proportion limitée. Par suite les prescriptions des diverses concessions spécialement en ce qui concernait les tarifs étaient très différentes non seulement entre les différentes Compagnies, mais encore sur la même Compagnie si celle-ci avait obtenu des concessions différentes pour diverses lignes ¹.

D'après l'article 1^{er} de la loi du 23 décembre 1872 ci-dessus citée, la Confédération devait charger d'accorder les concessions et leur renouvellement, qui jusque-là l'avaient été par les cantons; ceux-ci continuèrent à y coopérer dans des discussions préparatoires. Le Gouvernement fédéral fixa ensuite un type de concession d'après lequel furent établies toutes les nouvelles. Dans les articles 15-25 de cette concession type, il est dit ce qui suit pour les tarifs :

ART. 15. — La Compagnie est autorisée pour le transport des voyageurs à percevoir des taxes atteignant au maximum par kilomètre :

| | |
|------------------------------|----------------------|
| En première classe | 10 ^{cts} ,4 |
| En deuxième classe. | 7 ^{cts} ,3 |
| En troisième classe. | 5 ^{cts} ,2 |

Les taxes pour les voyageurs transportés par trains de marchandises doivent être de 20 p. 100 au moins inférieures. Pour les enfants au-dessous de trois ans, et à la condition qu'ils n'occupent pas un siège spécial, il n'est rien perçu; pour ceux de la troisième à la dixième année accomplie, il est perçu la moitié de la taxe, dans les wagons de toutes classes.

Il est accordé une franchise de 10 kilogrammes de bagages, si l'on peut les

¹ Un examen complet des prescriptions contenues dans les concessions et ayant trait aux tarifs se trouve dans l'annexe au rapport du Conseil fédéral à l'Assemblée fédérale relatif à la tarification des Chemins de fer suisses, en date du 23 novembre 1883.

emporter dans les voitures sans incommoder ceux avec lesquels on voyage. Pour le complément des bagages, on peut percevoir une taxe d'au plus 2^{cents},6 par kilomètre et par 50 kilogrammes. Pour un voyage dont le retour s'effectue le même jour ou le lendemain, il doit y avoir une réduction d'au moins 20 p. 100 sur le prix d'un voyage simple. Pour les cartes d'abonnement devant être utilisées pour au moins douze voyages sur la même ligne à l'aller et au retour pendant trois mois, la Compagnie devra concéder un plus fort rabais.

ART. 16. — Les indigents, reconnus tels d'après l'attestation donnée par les autorités compétentes, seront transportés à moitié prix. Sur l'ordre de la police fédérale ou cantonale, le Chemin de fer est également obligé de transporter les détenus. Un règlement édicté par le Conseil fédéral fixera les prescriptions à observer en pareil cas.

ART. 17. — Pour le transport des animaux par trains de marchandises, les taxes ne devront pas dépasser les maxima ci-après par tête et par kilomètre:

| | |
|--|------------------------|
| Chevaux, mulets et poulains de plus d'un an..... | 16 ^{cents} ,7 |
| Taureaux, bœufs, vaches, ânes et petits poulains.... | 8 ^{cents} ,3 |
| Veaux, porcs, moutons, chèvres et chiens..... | 3 ^{cents} ,1 |

Pour les chargements par wagons complets, les taxes doivent être réduites d'au moins 20 p. 100.

ART. 18. — Pour le transport des marchandises, il y a lieu de les diviser en classes, la plus élevée ne devant pas être taxée à plus de 1^{cent},04, et la plus basse à plus de 1/2, 1^{cent},04 par 50 kilogrammes et par kilomètre. Les chargements complets de wagons (5,000 kilogrammes au moins) donnent droit à une réduction sur le prix des envois de détail. Les produits bruts de première nécessité pour l'agriculture et l'industrie, comme les charbons végétaux, le bois, les minerais, le sel, les pierres, les engrais, etc., par chargements complets de wagons doivent être taxés au tarif le plus bas possible.

Pour le transport de l'or en barres et des objets précieux de valeur déclarée, la taxe doit être décomptée de façon à ne pas dépasser 1 par 1,000 francs et par kilomètre.

Si des animaux et des marchandises sont transportés en grande vitesse, la taxe pour les animaux peut être élevée de 40 p. 100 et celle pour les marchandises de 100 p. 100 au-dessus du prix de la petite vitesse.

Les fardeaux de produits agricoles voyageant avec leur porteur, même quand ils sont chargés dans des wagons spéciaux de trains de voyageurs, sont

transportés gratuitement jusqu'à concurrence de 25 kilogrammes. A l'arrivée le porteur doit en prendre immédiatement livraison. Tout poids en surplus est taxé à la taxe de la petite vitesse.

La Compagnie est autorisée à prescrire que « tous les envois de marchandises jusqu'à 25 kilogrammes seront toujours transportés en grande vitesse » et à percevoir des taxes fixées d'après sa propre appréciation pour le transport du matériel roulant de toute nature, et les objets de dimensions exceptionnelles. Le minimum de la taxe de transport par colis peut être élevé à 40¹.

18 a. Pour les lignes à profil très accidenté, le conseil fédéral est autorisé à surélever les maxima à titre provisoire, à la condition qu'après avoir fait procéder à un examen technique, il soumettra à l'Assemblée fédérale ultérieurement des propositions précises pour une fixation définitive de ces maxima.

ART. 19. — En cas de disette et spécialement en cas de renchérissement extraordinaire des moyens d'existence, la Compagnie est tenue d'appliquer à titre provisoire un tarif spécial réduit pour les céréales, la farine, les légumes les pommes de terre, etc. Les conditions d'emploi de ce tarif sont fixées par le Conseil fédéral, les Compagnies entendues.

ART. 20. — Dans l'établissement des taxes, tout kilomètre entamé sera considéré comme parcouru en entier. En ce qui concerne le poids, les fractions de 25 kilogrammes comptent pour 25 kilogrammes ; pour les marchandises de petite vitesse, les envois de 25 à 50 kilogrammes paient pour 50 kilogrammes. Le surplus (au-dessus de 25 kilogrammes pour les bagages et la grande vitesse, et de 50 kilogrammes pour la petite vitesse), est décompté par fractions de 5 kilogrammes ; toute fraction inférieure comptant comme 5 kilogrammes.

Pour l'argent et les valeurs, on décompte par fractions de 500 francs, toute fraction représentant une valeur inférieure comptant comme pour 500 francs. Si le chiffre exact de la taxe ainsi décomptée n'est pas exactement divisible par 5, on arrondit cette taxe jusqu'au chiffre immédiatement supérieur jouissant de cette propriété ².

ART. 21. — Les taxes indiquées dans les articles 15, 17 et 18 s'appliquent au transport de gare à gare. Les marchandises sont amenées par l'expéditeur à

¹ La condition qui figure entre guillemets dans cet article est supprimée dans les nouvelles concessions ; pour le renouvellement des concessions anciennes, on a également exigé la suppression de l'obligation du transport en grande vitesse. On a fait de même au moment de l'application du tarif de réforme, et par suite cette obligation de transport en grande vitesse a été en fait supprimée.

² Dans les nouvelles concessions, le poids est compté jusqu'à 20 kilogrammes comme pour 20 kilogrammes ; au-dessus, par fractions de 10 kilogrammes ou payant pour 10 kilogrammes.

la station de départ et enlevées par le destinataire à la station d'arrivée. Cependant dans les principales gares la Compagnie devra prendre les dispositions convenables pour assurer par ses propres moyens l'enlèvement et la livraison à domicile. Le chargement et le déchargement des marchandises incombent à la Compagnie, et elle ne peut en règle générale, percevoir de taxe spéciale pour cette opération. Des exceptions ne sont permises qu'après approbation du Conseil fédéral pour certaines classes de marchandises par wagons complets dont le chargement est inhérent à des difficultés particulières.

ART. 22. — Pour le matériel de transport, il y a lieu de fixer des règlements et des tarifs spéciaux.

ART. 23. — L'ensemble des tarifs doit être soumis à l'approbation du Conseil fédéral, six semaines au moins avant que le Chemin de fer ne soit ouvert au trafic.

ART. 24. — Quand une entreprise de Chemins de fer obtient pendant trois années consécutives un produit net dépassant 8 p. 100 les maxima de taxes fixés par la concession en vigueur peuvent être abaissés proportionnellement. Si une entente à ce sujet ne peut s'établir entre le Conseil fédéral et la Compagnie, c'est l'Assemblée fédérale qui tranche la question. Si le produit net de l'entreprise n'atteint pas les frais d'exploitation y compris l'intérêt du capital obligations, le Conseil fédéral peut autoriser une surélévation des maxima. Ces décisions doivent cependant être soumises à l'approbation de l'Assemblée fédérale.

ART. 25. — Si la Compagnie avait l'intention de mettre en vigueur des tarifs modifiant radicalement les anciens, elle devrait au préalable soumettre son projet et le nouveau tarif à l'Assemblée fédérale pour approbation.

80. Prescriptions émanant du contrôle administratif. — Les privilèges du gouvernement en matière de contrôle de la tarification sont naturellement plutôt de nature prohibitive qu'impérative. Il a notamment le droit de s'opposer aux tarifs et aux conditions d'application contraires à la loi, c'est-à-dire de demander leur suppression ou leur modification. Il ne peut exercer une action directe qu'en se basant sur l'article 35, § 2, de la loi du 23 décembre 1872, qui lui réserve le droit d'approbation des tarifs non prévus dans les concessions. C'est en vertu de cette prescription que le Conseil fédéral a récemment concédé à différentes Compagnies le droit de percevoir des frais dépassant les prix maxima des concessions, notamment des frais de manutention non prévus dans ces actes et que jusqu'à ce jour les Chemins suisses ne percevaient pas.

On est parti de ce principe que les taxes prévues dans les concessions ne s'appliquaient qu'au transport de gare à gare et ne comprenaient pas les opérations de manutention faites aux gares¹.

En ce qui concerne les ristournes, l'arrêté du Conseil fédéral du 25 avril 1876 prescrit aux Compagnies, en exécution de l'article 35, de les porter à la connaissance du département des Chemins de fer avant de les accorder et d'indiquer le motif de ces faveurs. Si dans les trois jours, y compris celui où l'avis a été reçu, le département ne fait aucune opposition, la ristourne est rendue publique par la voie du *Journal fédéral* et peut être concédée. Sur la preuve qu'une bonification n'a pas trait au trafic intérieur, mais permet de lutter contre la concurrence étrangère, le Conseil fédéral peut dispenser la Compagnie de la publication indiquée ci-dessus.

En outre le gouvernement, s'appuyant sur son droit de s'opposer à toute mesure contraire à la loi, est parti de là pour imposer certaines prescriptions relatives aux tarifs différentiels. Tout d'abord il a, le 5 septembre 1882, arrêté ce qui suit pour les tarifs à bases échelonnées :

« 1. — Le décompte des taxes d'après les coupures de distances, les plus éloignées payant moins que les plus proches, ne peut être employé dans le trafic échangé entre les Chemins suisses (trafic commun et de transit), que si l'on fait masse des longueurs parcourues sur toutes les Compagnies pour ne considérer que le total au point de vue de l'application de la taxe.

Il n'est par suite pas possible, sous forme de tarifs directs ou de transit, de violer la proportionnalité dans le décompte des taxes ni d'employer deux ou plusieurs échelles de distance.

« 2. — Les tarifs de trafic intérieur doivent être décomptés d'après les principes posés pour le trafic direct.

Il résulta de là qu'un grand nombre de Chemins suisses, notamment les Chemins de l'Est, durent supprimer les tarifs à bases échelonnées qu'ils avaient adoptés.

En ce qui concerne les tarifs relativement différentiels, le Gouvernement fédéral posait des principes importants au sujet du tarif n° 442, mis en vigueur en 1878, et conclu entre les Chemins Central-Suisse, Jura-Berne-Lucerne et Ouest-Suisse d'un côté, et le Chemin français de la Méditerranée de l'autre. Ce tarif accordait pour un certain nombre d'articles, tels que le coton, le café, le sucre et autres produits coloniaux transportés entre Marseille, Arles, la Ciotat, Toulon et Cette d'un côté, et Bâle, Aarau et Lucerne de l'autre, des réductions de plus de 60 p. 100 sur les taxes des tarifs géné-

¹ Voir le Rapport du Conseil fédéral à l'Assemblée fédérale du 23 novembre 1883. — *Journal fédéral*, 1883, IV^e vol., feuilles 462 et suiv.

raux. Les stations plus éloignées n'étaient pas comprises dans le tarif, mais il y était dit que les stations situées sur l'itinéraire pouvaient profiter des prix des stations extrêmes correspondantes et que celles des lignes s'embranchant sur ces itinéraires pouvaient également profiter du prix des stations extrêmes auxquels on ajoutait la taxe normale pour le parcours à effectuer sur la ligne embranchée, en tant qu'il résultait de cette mesure un avantage sur le tarif général. Le Gouvernement fédéral demandait de plus que les marchandises des ou pour les stations intermédiaires non dénommées au tarif fussent transportées contre paiement des mêmes taxes que celles fixées pour la station dénommée au tarif la plus voisine, en tant qu'il y avait ainsi un avantage de prix sur les tarifs ordinaires et que les stations des lignes embranchées pussent jouir des prix des stations extrêmes sans surtaxe. Comme les Compagnies intéressées refusaient d'accepter ces conditions, le tarif dont il s'agit fut supprimé par décision du Conseil fédéral en date du 3 novembre 1882. Le Conseil posait à ce sujet les principes suivants :

« a). Lorsque les Chemins de fer suisses, d'eux-mêmes, ou par convention avec des Compagnies étrangères, concèdent au public les tarifs les plus réduits possibles pour développer un trafic déterminé ou en assurer un qui peut l'être par différentes routes (par exemple Marseille-Genève, Gênes-Saint-Gothard, Trieste-Venise et le Brenner pour le trafic avec l'Italie, les ports de la Méditerranée et de l'Adriatique), ils rendent ainsi un service non seulement au commerce suisse, mais encore à la masse des consommateurs, et, à ce point de vue, il ne peut être du devoir de l'administration de mettre obstacle à l'établissement de relations de ce genre.

« b). Ces réductions de tarifs doivent être établies de telle sorte que la taxe applicable aux stations extrêmes le soit également pour son total aux stations situées en deçà, et ce serait une demande mal fondée que de vouloir que pour chaque transport la taxe kilométrique fût la même et la taxe totale proportionnelle aux distances. La loi n'exige pas dans ce cas une taxation semblable, puisque l'article 35 explique expressément ce qu'il faut entendre par un traitement uniforme dans le décompte des taxes ; il consiste pour les Compagnies à n'accorder à personne, sous quelque forme que ce soit, un avantage qui ne serait pas concédé à toute autre personne dans les mêmes circonstances. A ce point de vue les tarifs établis comme celui portant le n° 442 donnent à la loi entière satisfaction, puisqu'ils donnent à toutes les stations en deçà les mêmes avantages qu'aux stations extrêmes.

« c). Il peut se faire que la différence de circonstances invoquée par les Compagnies ne soit que factice ; la prescription que seules les stations situées sur une ligne déterminée aboutissant à la station extrême pourront participer à la réduction des taxes est une décision émanant du bon plaisir des Compa-

gnies; il n'y a pas dans ce cas de différence propre à la nature des choses, et la loi intervient alors pour y mettre opposition. »

Ces principes ne sont cependant pas de règle dès qu'il s'agit de la concurrence entre les Chemins suisses et les Chemins étrangers; dans ce cas on n'exige pas que toutes les stations intermédiaires jouissent des taxes des stations extrêmes¹.

Pour les tarifs de transit, le Conseil fédéral distingue deux cas: celui où il s'agit de concurrence avec d'autres voies de trafic, et celui où il n'en est pas ainsi. Dans le premier cas, les Chemins de fer suisses ont toute liberté dans leur tarification; dans le second, ce n'est pas de même. Pour les tarifs de transit, voici ce que dit le rapport du 23 novembre 1883 du Conseil fédéral à l'Assemblée fédérale:

« C'est seulement quand le trafic de transit est en même temps un tarif de concurrence que, contrairement aux principes de la loi sur les Chemins de fer suisses, il est admis de fixer des taxes de transit moins élevées que celles applicables aux stations suisses intermédiaires moins éloignées les unes des autres que les stations de transit.

« Par contre, si le transit par la Suisse n'est pas concurrencé par des Compagnies étrangères, il n'existe aucun motif pour mieux traiter les stations étrangères que les stations nationales, et il y a lieu tout au moins de concéder à ces dernières des prix totaux non supérieurs à ceux que paient les premières. Ce principe s'applique également au trafic italo-allemand transitant par la Suisse; dans ce cas, il a été adopté pour règle qu'on appliquerait aux stations étrangères la taxe des deux stations suisses frontières tant que la taxe normale des premières serait plus élevée; en d'autres termes, le montant d'un transport allemand-suisse ou italo-suisse ne peut être plus élevé que la taxe applicable à toute la ligne suisse de transit correspondante. »

81. Développement de la tarification en Suisse. — Les premiers tarifs de marchandises, en raison de la divergence des prescriptions des concessions, étaient de natures très différentes, mais cependant en général simples et à taxes élevées. Dès l'année 1863, c'est-à-dire assez tôt relativement, les Chemins de fer suisses conclurent un système commun de tarifs et une classification commune qui restèrent en vigueur jusqu'en 1872. Ce tarif comprenait trois classes de détail et trois classes par wagons complets. L'une des classes de détail comprenait seulement trois articles principaux et par suite on peut difficilement la considérer comme une classe spéciale. Pour les marchandises

¹ Voir Rapport du Conseil fédéral à l'Assemblée fédérale du 23 novembre 1883, relativement à la tarification des Chemins de fer suisses.

des deux premières classes de détail, le chargement en wagons complets ne donnait lieu à aucune réduction ; il n'en était ainsi que pour les marchandises de la troisième classe de détail par remise d'au moins 4,000 kilogrammes d'abord, de 3,000 kilogrammes plus tard, d'un même expéditeur pour un même destinataire. Les classes de wagons complets étaient désignées par les lettres A, B, C et les marchandises y étaient rangées suivant leur valeur. Le tarif de 1863 était ainsi un tarif de classification à la valeur.

Au 1^{er} janvier 1872, les Chemins de fer du Nord-Est et l'Union des Chemins suisses adoptèrent pour leur trafic local et général la classification des Chemins du sud de l'Allemagne, et à la même époque ils convinrent d'adopter cette classification dans le trafic commun des Chemins du Nord-Est et de l'Union des Chemins suisses d'un côté et des Chemins Central-Suisse et Ouest-Suisse de l'autre. Cette classification comprenait : grande vitesse, deux classes de détail I et II, pour les chargements de wagons complets d'au moins 3,000 kilogrammes, trois classes A, B et C ; pour les chargements de 10,000 kilogrammes deux classes D et E.

Les deux classifications étaient simultanément en vigueur ; pour les Chemins de l'Est celle de 1872 était appliquée pour le trafic intérieur et pour le trafic direct, pour les Chemins central et Ouest-Suisse, on appliquait celle de 1863 en trafic intérieur et dans le trafic direct de ces chemins entre eux, mais celle de 1872 dans le trafic direct de ces chemins avec l'Est suisse.

Il se créa des divergences entre les Compagnies non seulement pour la classification, mais encore pour le taux des bases, le mode de décompte et les unités de longueurs.

Aussi trouve-t-on sur les six lignes principales non seulement vingt barèmes différents, mais encore en plus d'un système simple de taxes sans frais de manutention avec paiement d'un prix uniforme par kilomètre parcouru, deux autres principes de décompte des frais de transport. Les Chemins du Nord-Est, de Botzberg, le Chemin Sud-Aarau et le Chemin du Saint-Gothard avaient des tarifs à échelons, avec quatre coupures en tout différentes pour chacun d'entre eux. Sur les lignes principales des Chemins de l'Ouest, sur la ligne Berne-Neneustadt, et dans une proportion plus restreinte sur le Chemin Central-Suisse et sur l'Union des Chemins suisses, on percevait en plus des bases kilométriques, des frais de manutention, c'est-à-dire une surtaxe fixe.

Les inconvénients qui résultèrent de ces divergences pour les négociants et les Chemins de fer, conduisirent bientôt à la recherche d'une plus grande uniformité dans la tarification. En 1876, les administrations suisses présentèrent au Conseil fédéral un mémoire dans le but d'arriver à l'uniformité de la tarification ; elles s'y plaignaient de ce que l'observation stricte des prescriptions variées de leurs concessions était un obstacle absolu à l'établissement du trafic

direct entre les différentes lignes suisses et même entre les parties d'un seul et même réseau. Les Compagnies croyaient qu'il n'y avait qu'un moyen de mettre fin à ces inconvénients et qu'il consistait en ce qu'elles accepteraient de plein gré les principales prescriptions de la concession type indiquée plus haut relatives à la tarification, même pour leurs lignes anciennes concédées sous le régime de la législation cantonale ; par contre, à titre de dédommagement pour le sacrifice consenti, on les autoriserait à relever les différentes bases kilométriques.

De son côté, l'administration fédérale recherchait comme but l'uniformité de tarification pour les marchandises dans toute la Suisse, et on commença des débats très minutieux au cours desquels on posa le principe du système de tarification allemand avec distinction entre le prix des frais accessoires et le prix du parcours. Il se produisit d'importantes divergences de vues pour l'adoption d'une deuxième classe de détail pour les tarifs de produits agricoles, et pour la question de savoir si on fixerait des bases uniformes pour l'ensemble des Chemins suisses ou seulement des maxima dans les limites desquels les Chemins de fer établiraient leurs bases suivant leur volonté. — Sur ce dernier point, le Gouvernement et toutes les Compagnies, sauf celle du Nord-Est, se prononcèrent pour l'uniformité des bases. — La dernière persista à réclamer des maxima.

De cette façon, les négociations n'aboutirent à aucun résultat et furent interrompues en 1880.

Cependant, bientôt l'imminence de l'ouverture de la ligne du Saint-Gothard et la nécessité d'établir des tarifs communs italo-suisse-allemands fournirent l'occasion de faire passer les Chemins suisses au régime du système allemand et de son tarif de réforme. — Le Chemin du Nord-Est qui, en raison de sa position géographique et de ses relations de trafic, avait un grand intérêt à avoir un système de tarifs analogue à celui des Chemins allemands qui l'avoisinaient, déclara en 1881 qu'il avait le désir de mettre en vigueur le tarif de réforme allemand, tant en trafic intérieur qu'en trafic direct. Cette mesure était justifiée par ce fait que ce système était indispensable pour obtenir des tarifs conformes à la situation créée par le Saint-Gothard, et l'administration de cette dernière ligne suivit la voie tracée par le Nord-Est. Il en fut de même de l'Union des Chemins suisses, puis, en 1882, du Central-Suisse, du Jura-Berne-Lucerne et du Chemin Emmenthal.

Depuis 1886 toutes les Compagnies d'intérêt général ont adopté ce système ; — et il existe en Suisse, en matière de tarifs de marchandises, des principes uniformes qui sont ceux du tarif allemand de réforme.

L'uniformité n'existe pas encore pour les bases, mais le Gouvernement fédéral s'efforce de l'obtenir¹.

82. Les tarifs actuels. — Les Chemins de fer suisses n'ont pas adopté le tarif allemand, purement et simplement ; ils y ont apporté les modifications suivantes :

1. — Il a été adopté une deuxième classe de détail dans laquelle sont rangées les marchandises des tarifs spéciaux et les marchandises encombrantes remises en détail ; de plus, sont transportés aux prix de cette classe : le vin et les boissons de fruits en barriques ; le beurre, le fromage dans des baquets ou des tonneaux, etc. ; les légumes, les châtaignes, le raisin en grappes, les fruits frais et secs.

2. — Le chargement et le déchargement des marchandises des classes générales de wagons complets sont assurés gratuitement par les soins des administrations.

3. — Pour les remises de 5,000 kilogrammes aux tarifs spéciaux I et II, il n'est pas utilisé une classe A, comme dans le tarif allemand, mais il y a pour chaque tarif spécial une taxe spéciale par 5,000 kilogrammes.

4. — Dans la classification il existe quelques différences ; c'est ainsi que les fruits frais ne figurent pas dans les classes générales de wagons complets, mais seulement dans le tarif spécial II ; le bois de construction figure dans le tarif spécial III et non dans le tarif spécial II ; le sel de cuisine dans le tarif spécial I et non dans le tarif spécial III.

De même qu'en Allemagne les conditions générales d'application et la classification sont réunies dans un recueil général pour les Chemins intéressés, et elles sont indiquées en trois langues (allemand, français et italien).

Par suite de la décision du Conseil fédéral du 19 décembre 1884, il a été prescrit entre autres choses ce qui suit :

¹ Le rapport déjà cité du Conseil fédéral, en date du 23 novembre 1883, relatif à la tarification, dit à ce sujet ce qui suit, en terminant : « L'uniformité dans la tarification ne suppose pas seulement une classification unique, mais encore des bases d'application uniques. Pour arriver à cette uniformité, les moyens légaux manquent au Conseil fédéral. Les concessions accordées aux Compagnies donnent à chaque administration le privilège de fixer ses taxes suivant son bon plaisir pour chaque ligne, dans des limites déterminées, et de les modifier également à volonté dans la forme et les délais prévus par les concessions. La Confédération n'a que le droit exclusif de s'opposer à des perceptions de taxes supérieures au maximum fixé par les concessions. »

Si l'on compare la situation actuelle créée par l'accord des Compagnies avec celle qui résultait auparavant de la diversité de taxes toutes conformes aux actes de concession, on trouve qu'elle est relativement plus favorable ; mais sa durée ne dépend que du bon vouloir des administrations. Une modification légale de cet état de choses, qui peut être considéré comme très peu satisfaisant, n'est pas possible en raison des engagements pris par la Confédération dans les actes de concession, et l'uniformité de tarification ne paraît pouvoir être obtenue qu'au moyen d'une main-mise de la Confédération sur les Chemins de fer.

1. — Les taxes de transport des marchandises seront toujours décomptées suivant les tarifs généraux ou spéciaux les plus économiques et par la voie la plus avantageuse, même dans le cas où l'expéditeur n'aurait en rien fait connaître son désir à ce sujet.

2. — Toute modification des tarifs existants, tout nouveau tarif doivent être publiés d'une façon suffisante et les intéressés doivent pouvoir se procurer les tarifs contre une faible rétribution.

La publication se fait dans le journal fédéral et dans le journal officiel du commerce.

En ce qui concerne les bases, les frais de manutention, qui n'existaient pas sur la plupart des Chemins de fer suisses et qui n'y ont été introduits qu'avec le tarif de réforme, sont les mêmes pour toutes les lignes. Ils se montent aux chiffres suivants :

| | GRANDE vitesse | DÉTAIL | classés de wagons complets A et B | TARIFS SPÉCIAUX | | |
|---------------------------------------|-------------------|--------|---|-----------------|-------|-------|
| | | | | I | II | III |
| <i>En francs par 400 kilogrammes.</i> | | | | | | |
| Trafic intérieur : | | | | | | |
| De 1 à 20 kilomètres..... | 0,20 | 0,10 | 0,075 | 0,06 | 0,06 | 0,06 |
| De 21 à 30, par kilomètre..... | 0,01 | 0,005 | 0,0075 | 0,004 | 0,004 | 0,004 |
| 31 et au-dessus..... | 0,15 | 0,15 | 0,15 | 0,10 | 0,10 | 0,10 |
| Trafic direct : | | | | | | |
| A toutes distances..... | 0,10 | 0,10 | 0,075 | 0,05 | 0,05 | 0,05 |

Dans le trafic de transit en Suisse, il n'est pas perçu de frais de manutention par les Compagnies intermédiaires ; dans le trafic de transit international, il est perçu les frais de trafic direct.

L'arrêté fédéral du 25 juin 1888 a décidé qu'à dater du 1^{er} juillet 1889 :

a). Les frais de manutention en grande vitesse et en trafic intérieur sont réduits de 20 p. 100.

b). Les frais de manutention en trafic intérieur ne sont perçus à leur taux complet qu'à partir d'une distance de 40 kilomètres ; de sorte que de 1 à 20 kilomètres, on ne perçoit que la moitié et exceptionnellement pour les tarifs spéciaux 0,06 par 100 kilogrammes ; pour chaque kilomètre en plus, les frais sont élevés en proportion jusqu'à ce qu'ils atteignent leur prix plein à 40 kilomètres, prix réduit d'ailleurs au maximum fixé ci-dessus en (a).

Le tout doit être interprété de telle sorte que les taxes prévues pour le trafic

direct ne soient en aucun cas plus élevées que les frais correspondants en trafic intérieur.

Les prix de transport sont les suivants, par 100 kilogrammes et en francs :

| | DÉTAIL | | WAGONS complets | | TARIFS SPÉCIAUX | | | | | |
|--------------------------------------|--------|--------|-----------------|--------|-----------------|-------------|------------|-------------|------------|-------------|
| | I | II | A | B | I | | II | | III | |
| | | | | | 5,000 kil. | 10,000 kil. | 5,000 kil. | 10,000 kil. | 5,000 kil. | 10,000 kil. |
| Chemin du Nord-Est..... | 0,017 | 0,0135 | 0,0125 | 0,011 | 0,0095 | 0,008 | 0,0085 | 0,007 | 0,0075 | 0,0042 |
| Chemin du Saint-Gothard..... | 0,017 | 0,0135 | 0,0126 | 0,013 | 0,0094 | 0,0084 | 0,0084 | 0,0066 | 0,0066 | 0,0042 |
| Ouest-Suisse et chemin Bulle-Romont. | 0,017 | 0,014 | 0,014 | 0,013 | 0,0115 | 0,01 | 0,01 | 0,0085 | 0,0085 | 0,0055 |
| Autres lignes. | 0,017 | 0,0135 | 0,0135 | 0,0125 | 0,011 | 0,0095 | 0,0095 | 0,008 | 0,008 | 0,005 |

En outre, les Chemins suisses ont des tarifs exceptionnels qui leur sont communs avec taxes uniques, pour les articles suivants :

1. — *Bière en grande vitesse.*

Par tonne.

| | | |
|---|-----|------|
| Frais de manutention | Fr. | 1,20 |
| Frais de transport (au détail) par kilomètre. | | 0,14 |
| En wagons complets de 5 tonnes — | | 0,10 |

2. — *Denrées en grande vitesse.*

| | |
|---|------|
| Frais de manutention | 2,00 |
| Frais de transport (au détail) par kilomètre. | 0,25 |
| Wagons complets, 5 tonnes, — | 0,15 |
| — 10 tonnes, — | 0,10 |

3. — *Locomotives.*

| | |
|--|------|
| Frais de manutention | 1,00 |
| Frais de transport par kilomètre | 0,06 |

4. — *Wagons de Chemins de fer.*

| | |
|---------------------------------------|-------|
| Par essieu et par kilomètre | 0,125 |
|---------------------------------------|-------|

5. — *Fromages non emballés.*

| | |
|---|----------|
| Jusqu'à 2,500 kilogrammes par wagon | Classe A |
|---|----------|

| | | |
|---|--|------------|
| 6. — <i>Céréales</i> (à l'exception de la farine). | | Par tonne. |
| Frais de manutention | | Fr. 1,00 |
| Frais de transport par kilomètre : | | |
| De 1 à 100 | | 0,08 |
| 101 à 150 | | 0,06 |
| 151 à 200 | | 0,035 |
| 201 à 300 | | 0,025 |
| 301 et au-dessus | | 0,02 |
| 7. — <i>Glace.</i> | | |
| Frais de manutention | | 1,00 |
| Frais de transport par kilomètre | | 0,035 |
| 8. — <i>Foin, paille, balle d'avoine, tourbe.</i> | | |
| Frais de manutention | | 1,00 |
| Frais de transport par kilomètre et par chargements de 5,000 kil. | | 0,05 |
| 9. — <i>Ecorce à tan.</i> | | |
| Frais de manutention | | 1,00 |
| Frais de transport par 5,000 kilogrammes | | 0,06 |

De plus, pour le transport des denrées en trafic intérieur et direct, il a été mis en vigueur un tarif unique depuis 1887, de même pour le bois destiné à l'exportation et aussi pour la réexpédition aux gares de transit italiennes et françaises.

Enfin il existe encore des taxes réduites pour certains articles, notamment les pierres cassées, les pierres calcinées; mais ces taxes varient avec les Compagnies.

83. Développement des tarifs de voyageurs. — Le trafic voyageurs s'est également en Suisse développé beaucoup plus lentement et progressivement que le trafic marchandises. Il existait au début trois classes, les bases étaient fixées en lieues; dans les nouvelles concessions, elles le sont en kilomètres. En général, les Compagnies ont perçu et perçoivent encore maintenant les prix maxima fixés par les concessions. La tarification en se développant a fait créer des réductions de taxes sous la forme de billets d'aller et retour, de billets circulaires et d'abonnements, de diminutions pour les sociétés nombreuses et les écoliers, et les Compagnies sont descendues bien au-dessous des taxes de leurs concessions dans ces différents cas. Il n'existe pas

de franchise de bagages sauf pour les colis à la main jusqu'à 10 kilogrammes qu'on peut prendre avec soi dans les voitures.

Depuis le 1^{er} janvier 1886, en exécution d'un arrêté fédéral de 1885, les prescriptions suivantes sont appliquées au trafic voyageurs :

a). Les billets de voyageurs pour un voyage simple n'ont de valeur que le jour de leur délivrance, sauf les exceptions ci-après : on ne délivre donc généralement ces billets que pour les gares qui peuvent être atteintes le même jour (jusqu'à minuit).

Une exception est faite pour les stations distantes de plus de 200 kilomètres de la station de départ où a été pris le billet ; celui-ci reste valable pour le jour de la délivrance et le lendemain jusqu'à minuit.

b). En dehors des billets simples et en tant que le besoin s'en fera sentir il sera délivré également des billets d'aller et retour avec la durée de validité ci-après : pour les distances de 1 à 100 kilomètres, 2 jours ; de 101 à 200, 3 jours ; de 201 à 300, 4 jours, au delà 5 jours.

La distance est calculée pour le trajet simple du point de départ au point d'arrivée. Le jour de la délivrance compte pour un dans la durée de validité. Celle-ci s'étend jusqu'aux trains partant aux environs de minuit, le deuxième, troisième jour.

c). Les billets d'aller et retour délivrés la veille des dimanches et fêtes sont valables dans tous les cas jusqu'au premier jour ouvrable suivant. Ceci est applicable au cas où un dimanche et une fête se suivent immédiatement. Les jours de fête sont : le premier Janvier, le Vendredi Saint, l'Ascension et Noël.

d). Si un billet simple est délivré pour un train de nuit, ou si, avec un billet de retour, le retour s'effectue par un train de nuit, ou, si pendant la durée de validité d'un billet simple ou d'aller et retour le voyage se fait par un train de nuit, sans qu'on puisse atteindre la station destinataire le dernier jour avant minuit, le billet est valable pour un voyage direct et ininterrompu au delà de minuit par les trains correspondants de nuit et les trains d'embranchement qui en sont la continuation immédiate.

e). Pour les billets pour lesquels le jour de la délivrance n'est pas compté dans la durée de validité, celle-ci est indiquée en tenant compte des exceptions prévues en (c) et (d).

De plus les Chemins suisses délivrent des billets circulaires communs avec l'union des Chemins allemands et aux mêmes conditions, avec réduction de 25 p. 100.

Ci-après nous indiquons les bases actuelles pour les tarifs de voyageurs et de bagages des Chemins suisses.

| COMPAGNIES | TAXE PAR VOYAGEUR ET PAR KILOMÈTRE | | | | | |
|---|------------------------------------|-----------------------|-----------------------|------------------------------|-----------------------------------|----------------------------------|
| | BILLET SIMPLE | | | ALLER ET RETOUR | | |
| | 1 ^{re} classe | 2 ^e classe | 3 ^e classe | 1 ^{re} classe | 2 ^e classe | 3 ^e classe |
| I. — TAXES GÉNÉRALES DE TRANSPORT DES VOYAGEURS | | | | | | |
| 1. Nord-Est-Suisse : trains de voyageurs (express compris)..... | 0,10 | 0,073 | 0,052 | } Prix d'un billet simple de | 1 ^{re} et 3 ^e | 1 ^{re} 2 ^e |
| Trains mixtes de voyageurs et marchandises..... | | 0,0584 | 0,0416 | | | |
| 2. Union des Chemins suisses..... | 0,104 | 0,073 | 0,052 | } 20 p. 100 de réduction | | |
| 3. Chemin du Saint-Gothard..... | 0,104 | 0,073 | 0,052 | | | |
| 4. Central-Suisse..... | 0,1075 | 0,075 | 0,05375 | } 25 p. 100 de réduction | | |
| 5. Jura-Berne-Lucerne..... | 0,104 | 0,073 | 0,052 | | | |
| | | | | } sur le double du prix. | | |

Sur les différentes lignes des Chemins de l'Ouest, il y a une demi-douzaine de bases différentes que l'on s'est abstenu d'indiquer ici.

| | BASES PAR VOYAGEUR ET PAR KILOMÈTRE | | | | | | | | |
|--|---|-----------------------|---------------------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-------------------------|-----------------------|-------|
| | De 16 à 60 voyageurs | | 61 à 120 voyageurs ¹ | | 121 à 180 voyageurs | | Au-dessus de 180 voyag. | | |
| | 2 ^e classe | 3 ^e classe | 2 ^e classe | 3 ^e classe | 2 ^e classe | 3 ^e classe | 2 ^e classe | 3 ^e classe | |
| II. — TARIFS UNIQUES POUR LE TRANSPORT DES SOCIÉTÉS ET DES ÉCOLIERS | | | | | | | | | |
| a. Voyages de sociétés. | | | | | | | | | |
| Voyage simple | { Pour chacun des 40 premiers kilomètres..... | 0,065 | 0,045 | 0,06 | 0,04 | 0,055 | 0,04 | 0,05 | 0,035 |
| | { Par chaque kilomètre en plus..... | 0,05 | 0,035 | 0,045 | 0,035 | 0,04 | 0,03 | 0,04 | 0,03 |
| Aller et retour | { Pour chacun des 40 premiers kilomètres..... | 0,095 | 0,07 | 0,09 | 0,065 | 0,08 | 0,06 | 0,075 | 0,055 |
| | { Par chaque kilomètre en plus..... | 0,075 | 0,05 | 0,065 | 0,05 | 0,06 | 0,045 | 0,055 | 0,04 |
| b. Voyages d'écoliers. | | | | | | | | | |
| 1. Ecoles primaires et asiles. | | | | | | | | | |
| Voyage simple | { Pour chacun des 40 premiers kilomètres..... | 0,035 | 0,025 | 0,03 | 0,02 | 0,03 | 0,02 | 0,025 | 0,02 |
| | { Par chaque kilomètre en plus..... | 0,025 | 0,02 | 0,025 | 0,015 | 0,025 | 0,015 | 0,02 | 0,015 |
| Aller et retour | { Pour chacun des 40 premiers kilomètres..... | 0,05 | 0,035 | 0,045 | 0,035 | 0,04 | 0,03 | 0,04 | 0,03 |
| | { Par chaque kilomètre en plus..... | 0,035 | 0,025 | 0,035 | 0,025 | 0,03 | 0,025 | 0,03 | 0,02 |

| | | BASES PAR VOYAGEURS ET PAR KILOMÈTRES | | | | | | | |
|---|---|---------------------------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-------------------------|-----------------------|
| | | De 16 à 60 voyageurs | | 61 à 120 voyageurs | | 121 à 180 voyageurs | | Au-dessus de 180 voyag. | |
| | | 2 ^e classe | 3 ^e classe | 2 ^e classe | 3 ^e classe | 2 ^e classe | 3 ^e classe | 2 ^e classe | 3 ^e classe |
| II. — TARIFS UNIQUES POUR LE TRANSPORT DES SOCIÉTÉS ET DES ÉCOLIERS (<i>suite</i>). | | | | | | | | | |
| 2. Ecoles secondaires. | | | | | | | | | |
| Voyage simple | Pour chacun des 40 premiers kilomètres..... | 0,045 | 0,03 | 0,04 | 0,03 | 0,04 | 0,025 | 0,035 | 0,025 |
| | | Par chaque kilomètre en plus..... | | 0,035 | 0,025 | 0,03 | 0,02 | 0,03 | 0,02 |
| Aller et retour | Pour chacun des 40 premiers kilomètres..... | 0,065 | 0,045 | 0,06 | 0,04 | 0,055 | 0,04 | 0,05 | 0,035 |
| | | Par chaque kilomètre en plus..... | | 0,05 | 0,035 | 0,045 | 0,03 | 0,04 | 0,03 |
| 3. Ecoles supérieures. | | | | | | | | | |
| Voyage simple | Pour chacun des 40 premiers kilomètres..... | 0,055 | 0,04 | 0,05 | 0,04 | 0,05 | 0,035 | 0,045 | 0,035 |
| | | Par chaque kilomètre en plus..... | | 0,04 | 0,03 | 0,04 | 0,03 | 0,04 | 0,025 |
| Aller et retour | Pour chacun des 40 premiers kilomètres..... | 0,085 | 0,06 | 0,075 | 0,055 | 0,07 | 0,05 | 0,065 | 0,05 |
| | | Par chaque kilomètre en plus..... | | 0,065 | 0,045 | 0,06 | 0,04 | 0,055 | 0,04 |

Il y a en outre des billets d'abonnement avec réductions qui varient avec les diverses Compagnies.

Pour les bagages, taxe unique de 0,03 par 100 kilogrammes et par kilomètre.

84. Règlementation du trafic direct et partage du trafic des marchandises. — Sur les principaux Chemins Suisses, à l'exception de la ligne de Saint-Gothard, il existe une règlementation du trafic direct et un partage du trafic des marchandises combinés de telle sorte non seulement que toute concurrence anti-économique est supprimée, mais encore que les intérêts nationaux des Chemins Suisses en général sont défendus contre les intérêts étrangers d'une manière exemplaire. Les prescriptions de cet accord sont les suivantes :

ARTICLE PREMIER. — Il est convenu entre les Compagnies du Nord-Est-Suisse, du Central-Suisse, de la Suisse-Occidentale et du Jura-Bernois que, sous réserve des cas prévus à l'article 2, elles partageront, au prorata du parcours kilométrique, d'après les distances effectives, des routes à suivre en conformité des tarifs, le produit des transports communs des marchandises en

grande et en petite vitesse effectués sur leurs divers réseaux. Sont compris sous la dénomination de marchandises en grande et en petite vitesse les bestiaux, les véhicules et les objets de dimensions exceptionnelles, les colis enregistrés comme bagage étant seuls exceptés.

Cette répartition se fait sous déduction d'une taxe fixe à déterminer, laquelle sera répartie par moitié entre la Compagnie expéditrice et la Compagnie destinataire, dans le but de les couvrir des frais d'expédition et de réception. Toutefois, la part à prélever par une Compagnie, en y comprenant la taxe d'expédition, ne peut jamais dépasser la taxe de son tarif normal interne pour le même parcours.

Dans le trafic international et de transit, les gares frontières de transit seront considérées comme expéditrices et destinataires.

Si la répartition se fait sur la base de tarifs existants qui prévoient déjà une taxe d'expédition, il ne sera pas fait un nouveau prélèvement en faveur des Compagnies expéditrice et destinataire.

ART. 2. — Si un tarif commun est établi entre deux ou plusieurs des Compagnies contractantes par la simple soudure des taxes des tarifs normaux internes des Compagnies contractantes intéressées, il n'est pas fait de répartition kilométrique entre ces dernières, et chaque Compagnie perçoit sa taxe normale.

ART. 3. — Les Compagnies contractantes ne peuvent dénoncer ou modifier leurs tarifs communs actuels conformes à la présente convention sans le consentement unanime de celles de ces Compagnies qui ont à appliquer lesdits tarifs. Les autres Compagnies contractantes seront avisées de cette dénonciation en temps utile.

Aucune des Compagnies contractantes ne peut se refuser à la création de nouveaux tarifs communs qui lui seraient proposés par une ou plusieurs des autres Compagnies, en tant qu'ils sont établis sur la base des tarifs communs suisses ou internationaux existants, et qu'ils sont conformes aux dispositions de la présente convention.

S'il s'agit de l'établissement d'un tarif commun s'appliquant à un trafic pour lequel il n'existe pas encore de tarif direct, chaque Compagnie a le droit de demander des réductions de taxe, pour autant que les concurrences l'exigent. Toutefois, il faut le consentement de toutes les Compagnies contractantes intéressées pour descendre au-dessous d'une base kilométrique minimum à déterminer.

ART. 4. — Les dispositions qui précèdent ne s'appliquent pas :

- 1° Aux bateaux à vapeur des lacs de Zurich et de Constance ;
- 2° Au chemin de fer de ceinture entre les deux gares de Bâle ;

3° Aux lignes du réseau du Jura-Bernois-Neuchâtel, Chaux-de-Fonds, Locle et Bienne, Tavannes-Convers, jusqu'à ce que ces lignes soient reliées au réseau français par Morteau, la section Bienne-Tavannes rentrant d'ailleurs sous l'application du présent traité pour ce qui concerne le trafic entre Bienne et Bâle.

ART. 5. — Les Compagnies contractantes s'engagent à appliquer le principe de l'acheminement des marchandises par la voie la plus courte entre les points de départ et de destination réels pour leurs transports en service direct suisse.

La station où la lettre de voiture est remise par l'expéditeur est considérée comme point de départ réel, pourvu que la même lettre de voiture arrive jusqu'à la destination définitive.

ART. 6. — En service international, le principe de l'acheminement par la voie la plus courte est adopté, d'après les dispositions de l'article précédent, en ce sens que la voie la plus longue ne pourra pas, en ce qui concerne le parcours suisse, accorder des taxes réduites, et que pour les transports qui auront suivi la voie la plus longue, cette dernière voie devra indemniser la voie la plus courte en lui cédant le produit de ses transports après déduction des frais de traction. Cependant l'indemnité à payer à la voie la plus courte ne peut pas excéder la taxe en vigueur sur cette voie pour les transports dont il s'agit, après déduction des frais de traction qu'elle n'a pas à supporter. Si la même compagnie se trouve intéressée, tant à la voie la plus longue qu'à la voie la plus courte, elle ne peut entrer en partage de ce qui reste après prélèvement des frais de traction, et de l'indemnité pour la route la plus courte que pour la différence entre la partie de la route la plus longue et la partie de la route la plus courte situées sur son réseau.

ART. 7. — Dans le cas où la voie la plus longue emprunterait au territoire suisse un parcours plus long que la voie la plus courte, la première pourra accorder des taxes réduites, en indemnisant la voie la plus courte en conformité des dispositions de l'article 6. Les Compagnies contractantes intéressées conviendront préalablement, dans chaque cas, de l'application de cette disposition.

ART. 8. — Si, pour le transport international de certaines marchandises entrant en Suisse par des gares frontières opposées, deux routes des réseaux des Compagnies contractantes sont en concurrence, les Compagnies intéressées prendront en considération la possibilité de faire disparaître la concurrence entre elles, soit par la création d'une bourse commune pour l'ensemble des transports dont il s'agit, soit par un partage équitable du produit de ce trafic.

Aussi longtemps qu'une entente pareille n'est pas intervenue pour les transports de coton à faire depuis les ports de la Méditerranée, le Nord-Est se réserve, par une exception toute spéciale, le droit de percevoir sa taxe normale interne sur les transports venant par Genève et à destination des stations des lignes Aarau-Zurich et Lucerne-Zurich.

ART. 9. — Chacune des Compagnies conserve pleine liberté en ce qui concerne le trafic entre ses propres stations.

On considérera aussi comme trafic interne le trafic entre une gare commune et une station de la Compagnie à laquelle appartient cette gare et inversement. Pour le trafic entre deux gares communes aux deux mêmes Compagnies, on suivra le principe de la plus courte distance.

ART. 10. — Si la distance entre deux stations par deux lignes différentes des réseaux des Compagnies contractantes est la même, le tarif ou son produit sera partagé entre lesdites Compagnies, qui s'entendront d'ailleurs sur l'acheminement et le mode d'application.

ART. 11. — Les Compagnies contractantes s'engagent réciproquement à renoncer à toute démarche qui serait de nature à compromettre l'exécution de la présente convention, notamment à toute mesure qui pourrait avoir pour résultat de détourner les marchandises au moyen d'une réexpédition.

Les Compagnies contractantes s'engagent en outre à se prêter mutuellement tout l'appui possible, et particulièrement à se remettre réciproquement tous les transports dont elles disposent, lorsqu'elles peuvent le faire sans nuire à leurs propres intérêts.

ART. 12. — Le plus tôt possible, et au plus tard dans les six mois dès la date de la ratification de la présente convention, les Compagnies contractantes établiront dans leurs gares de jonction avec les Chemins de fer étrangers un service de réexpédition comptable analogue à celui qui se fait à Genève, à Pontarlier et à Delle.

ART. 13. — La question de l'établissement d'un bureau central de décompte du trafic commun sera étudiée au plus vite.

ART. 14. — Les représentants des Compagnies contractantes se réuniront périodiquement en conférence pour discuter les affaires communes.

ART. 15. — La présente convention entrera en vigueur aussitôt après sa ratification par les conseils des Compagnies contractantes et restera exécutoire jusqu'au 31 décembre 1895.

ART. 16. — Toutes les dispositions et stipulations (y compris les tarifs com-

mun) existant entre les Compagnies contractantes ou consenties avec des Compagnies tierces, qui seraient en contradiction avec les présentes, soit quant à la répartition des taxes, soit quant à l'acheminement, seront mises sans retard en harmonie avec les clauses ci-dessus.

Sont toutefois réservés les traités existant entre le Nord-Est et les Chemins de fer badois, du 26 août 1857, et entre le Jura-Bernois et l'Est-Français, des 19 mars et 17 avril 1873, de même que les conventions particulières à conclure jusqu'au 20 janvier 1879 au plus tard entre les différentes Compagnies contractantes pour régler leurs rapports spéciaux de concurrence.

Sont réservés aussi, pour leur durée actuelle ou jusqu'à ce que l'Union suisse ait adhéré à la présente convention, les traités conclus entre cette Compagnie et le Nord-Est, savoir :

1° Convention des 19/22 novembre 1873 pour le règlement des rapports de concurrence ;

2° Convention du 1^{er} mai 1873 pour le règlement des rapports de communauté et de concurrence entre les Chemins de fer de la rive gauche du lac de Zurich et de la vallée de la Glatt ;

3° Annexe du 30 avril 1876 à la convention des 19/22 novembre 1873 pour le règlement des rapports de concurrence créés dans le trafic des marchandises par l'ouverture de la ligne de Bischofzell ;

4° Annexe du 31 août 1876 à la convention des 19/22 novembre 1873, pour le règlement des rapports de concurrence créés dans le trafic des marchandises par l'ouverture de la ligne Effretikou-Hinweil ;

5° Convention du 21 janvier 1877 pour le règlement des relations réciproques vis-à-vis du Chemin de fer par la vallée de la Tess.

ART. 17. — Les litiges qui pourraient survenir quant à l'exécution de la présente convention seront soumis avant tout à la conférence des quatre Compagnies contractantes. S'ils ne peuvent être résolus à l'amiable par elle, ils seront tranchés par un arbitre unique, que désigneront les quatre Compagnies. A défaut d'entente unanime sur le choix de cet arbitre, il sera nommé par le président du tribunal fédéral.

CHAPITRE VII

ITALIE

85. — Prescriptions légales ou émanant des actes de concession en matière de tarification. — En Italie, comme on le sait, le Gouvernement national a racheté les Chemins privés très morcelés des anciens petits Etats, les a divisés en trois réseaux : celui de la Méditerranée, celui de l'Adriatique et celui de la Sicile ; l'exploitation de ces trois réseaux a été affermée à trois Compagnies distinctes. Dans la loi du 27 avril 1885, portant approbation du traité d'affermage conclu avec ces Sociétés, il est dit ce qui suit en ce qui concerne les tarifs :

ART. 6. — Les réductions de tarifs prévues dans la première partie de l'article 44 des concessions des réseaux de la Méditerranée et de l'Adriatique et dans l'article 40 de la concession du réseau sicilien, doivent faire l'objet d'ordonnances royales soumises au Parlement qui les transforme en lois.

ART. 7. — Au commencement de la première année d'exploitation, le Gouvernement a le privilège de fixer des réductions de tarifs pour le trafic intérieur dans des limites telles que la charge à supporter par l'Etat ne dépasse pas au total $1/2$ p. 100 du produit de début des trois réseaux.

ART. 8. — Par ordonnance royale, il sera institué après approbation préalable du Conseil des ministres, le Conseil d'Etat entendu, un comité pour l'examen des tarifs de Chemins de fer et les modifications de ces tarifs dont l'introduction pourrait paraître utile. La même ordonnance établira le règlement pour les appointements du comité des tarifs.

ART. 9. — L'ordonnance royale relative à l'institution d'un comité des tarifs de Chemins de fer sera soumise au bout de deux ans au Parlement, qui la convertira en loi.

Par ordonnance royale du 22 octobre 1885, il a été organisé une inspection générale des Chemins de fer, sous la direction de laquelle, en exécution de l'article 8 ci-dessus cité, s'exerce la surveillance des tarifs de Chemins de fer, au moyen d'un comité des tarifs (*Consiglio delle tariffe*).

Ce *Consiglio delle tariffe* est composé comme suit, d'après une ordonnance du 24 janvier 1886 :

Il est présidé par le ministre des travaux publics et comprend, outre l'inspecteur général des Chemins de fer, un grand nombre d'employés supérieurs des ministères des travaux publics, de l'agriculture, du commerce et de l'industrie, des finances et du trésor, le directeur général des contributions et du trésor public, deux membres de chacune des Compagnies de la Méditerranée et de l'Adriatique, un membre de celles de Sicile et de Sardaigne et un industriel nommé en commun par ces Compagnies. En cas d'empêchement du président, il est remplacé par un vice-président nommé par le roi pour trois ans.

Dans le traité d'affermage lui-même, il est prévu ce qui suit relativement aux tarifs :

ART. 16. — Les tarifs et leurs conditions générales d'application pour le transport des voyageurs, des marchandises de grande et de petite vitesse, sont contenus dans des recueils spéciaux (D et E). Les tarifs du recueil D ne peuvent être relevés que par une loi, les tarifs du recueil E par une ordonnance royale. Tout abaissement des deux catégories de tarifs et toute modification des conditions générales de transport, doivent être approuvés par le Gouvernement et portés en temps utile à la connaissance du public. La Compagnie est tenue, dès que cela paraît indiqué, de soumettre à l'approbation gouvernementale des tarifs spéciaux et intérieurs propres à développer le trafic local ou international, tout en observant les mêmes principes que pour les tarifs dont il a été question ci-dessus. Tant que de nouveaux tarifs intérieurs ne sont pas appliqués, les tarifs valables jusqu'alors sur les différents réseaux restent en vigueur. Le Gouvernement possède à toute époque le privilège d'inviter les Compagnies à améliorer le trafic direct existant ou d'en établir avec des Compagnies de Chemins de fer italiennes ou étrangères, aussi bien qu'avec des sociétés de navigation. Le Gouvernement a le droit de demander aux Compagnies d'adopter des abaissements de tarifs, en tant que cela est prévu dans les concessions et sous les conditions qui y sont indiquées. Dans le cas où l'Etat élèverait l'impôt actuellement existant ou en percevrait un nouveau, les Compagnies devraient être indemnisées par la perte qui en résulterait pour elles. Dans le cas contraire d'un abaissement ou d'une suppression de l'impôt sur les transports, les Compagnies devraient faire bonifier l'Etat de l'avantage qui en résulterait pour elles.

ART. 17. — Les tarifs internationaux des deux Compagnies d'exploitation de la Méditerranée et de l'Adriatique doivent être soumis à l'approbation du Gouvernement; ces Compagnies peuvent être représentées dans les confé-

rences qui ont lieu à cet effet, dans le royaume ou à l'étranger. En cas de divergence de vues, c'est l'avis du Gouvernement qui l'emporte.

Les propositions du Gouvernement et celles qui lui sont soumises par des tiers sont communiquées aux Compagnies.

Enfin les cahiers des charges des sociétés d'exploitation contiennent les prescriptions ci-après dans leurs articles 37-45 :

ART. 37. — Les tarifs et leurs conditions d'application pour les transports à effectuer sur les lignes faisant l'objet de la convention d'exploitation avec la Compagnie sont fixés dans le recueil D faisant partie intégrante du présent cahier des charges.

Les tarifs spéciaux ordinaires, à appliquer en trafic intérieur sur chaque réseau et en trafic direct entre les différentes Compagnies italiennes, sont également contenus dans le recueil E faisant partie intégrante du présent cahier des charges.

Les tarifs différentiels ordinaires pour la petite et la grande vitesse seront employés, sans distinction de lignes, sur les réseaux dont l'exploitation a été concédée par le Gouvernement, de sorte que pour la perception des taxes on fera masse des kilomètres parcourus sur chaque réseau, comme si le Chemin total avait été effectué sur les lignes d'une seule Compagnie.

Les prescriptions qui s'appliquent aux lignes appartenant en totalité ou en partie à des tiers et désignées au recueil A resteront aussi longtemps en vigueur que le Gouvernement n'aura pas choisi et sanctionné une nouvelle réglementation.

ART. 38. — Dans le cas d'un renchérissement extraordinaire, ou de toute autre calamité publique modifiant profondément la situation économique du royaume ou de quelques provinces, le Gouvernement a le privilège de prescrire un abaissement temporaire des taxes jusqu'à 50 p. 100 au-dessous des prix normaux sans que le concessionnaire ait en quoi que ce soit droit à une compensation.

ART. 39. — Le concessionnaire peut rechercher les modifications de tarifs et les conditions de transport, qu'il juge de nature par leur application à accroître le trafic. Ces modifications et la date de leur mise en vigueur doivent être soumises à l'approbation du Gouvernement.

Le concessionnaire peut proposer également l'adoption de nouveaux tarifs intérieurs, en retour de transit et de concurrence d'application de ces tarifs nouveaux, et la date de leur mise en vigueur sont soumis à l'approbation du Gouvernement.

Les recherches faites dans le but qui vient d'être indiqué ne donnent droit

au concessionnaire à aucune indemnité. Les modifications doivent durer au moins un an, délai après lequel les tarifs anciennement appliqués peuvent l'être de nouveau, si le concessionnaire en a avisé le public et le Gouvernement deux mois à l'avance.

Toutes modifications de tarifs, tous tarifs nouveaux adoptés définitivement ne peuvent être modifiés ou supprimés sans approbation du Gouvernement.

Le concessionnaire a le droit, après en avoir préalablement avisé le contrôle de l'Etat, d'organiser des trains de plaisir à prix réduits et d'accorder des réductions dans les trains ordinaires pour la fréquentation des fêtes, foires et marchés.

ART. 40. — Il est permis au concessionnaire d'accorder des bonifications pour certains transports, étant entendu qu'il accordera les mêmes à tous ceux qui les demanderont et se trouveront dans le même cas.

Le Gouvernement doit être avisé de ces bonifications en temps utile, afin qu'il puisse les faire cesser temporairement ou définitivement.

En cas d'opérations du chef d'exploitation contraires aux prescriptions de cet article, il y a lieu de lui infliger une amende représentant trois fois le montant de la différence de prix; le concessionnaire doit la prélever sur sa caisse et la verser de suite au profit exclusif de l'Etat.

Le concessionnaire doit publier officiellement, à intervalles réguliers, les tarifs qui ont été l'objet de ristournes déjà concédées ou de bonifications spéciales encore en vigueur.

ART. 41. — Les tarifs contenus au titre I, recueil E, et les conditions spéciales d'application, sont applicables sur toutes les lignes dont l'exploitation est entreprise par le concessionnaire.

ART. 42. — Le transport des objets et des voyageurs dont il est question dans l'article 279 de la loi du 20 mars 1865, relative aux travaux publics, a lieu conformément aux taxes et aux conditions prévues au titre II, recueil E.

Les prescriptions de cet article ne sont pas applicables aux lignes concédées à des tiers pour lesquelles il a été convenu d'une réglementation particulière.

ART. 43. — Le concessionnaire est autorisé à transporter gratuitement et sans taxes postales, sur les chemins concédés, les lettres et imprimés concernant exclusivement l'exploitation des Chemins de fer du royaume en ce qui a trait au trafic intérieur et direct.

ART. 44. — Le Gouvernement a le privilège d'abaisser les tarifs de marchandises au-dessous des limites des prix maxima adoptés, tant pour le trafic intérieur que pour le trafic direct, pour l'exportation des produits nationaux et pour les transports internationaux.

Si le gouvernement fait usage de ce privilège et prescrit l'application de tarifs inférieurs à ceux qui ont été convenus et conclus, le concessionnaire est tenu de les laisser en vigueur pendant le délai prescrit.

Les comptes à établir entre le Gouvernement et le concessionnaire s'effectuent de la façon suivante :

On tiendra un compte séparé des recettes obtenues réellement avec les nouveaux tarifs réduits, et de celles qui l'auraient été si les transports avaient été effectués au prix des tarifs en vigueur jusque-là. La différence ou le surplus de recettes, résultant de l'application des nouveaux tarifs, sera attribué par le Gouvernement au concessionnaire. Elle sera comptée pour le partage du produit brut annuel prévu dans l'article 22 de la convention, et l'article 73 du cahier des charges.

Si ces recettes, augmentées de la somme attribuée par le Gouvernement au concessionnaire en exécution du paragraphe précédent, donnent un total supérieur à celui de la première année d'exploitation, accru d'une somme de 3 1/2 p. 100 et par an, estimée comme devant être l'augmentation naturelle, le Gouvernement et le concessionnaire se mettront d'accord ou auront recours à un arbitre conformément à l'article 106, pour déterminer quelle part du surplus des recettes est attribuable aux abaissements de tarifs prescrits par le Gouvernement, et quelle diminution proportionnelle doit être faite dans ce qui revient pour cent au concessionnaire.

Pour les modifications de tarifs conclues d'un commun accord entre le concessionnaire et le Gouvernement, le premier n'a droit à aucun dédommagement.

Si le Gouvernement, après la mise en application d'un tarif convenu comme il vient d'être dit, fait usage du privilège prévu au premier paragraphe, et prescrit des abaissements plus importants, la comparaison pour l'établissement de la compensation à attribuer au concessionnaire se fera avec le tarif convenu.

ART. 45. — Le concessionnaire est tenu d'assurer conformément à une réglementation spéciale, par sa propre exploitation, l'enlèvement et la livraison des marchandises dans les endroits où cela aura été reconnu utile, avec cette condition que le public pourra se servir librement de cette organisation.

Les taxes et conditions de ce service, dans les endroits où il existe déjà, seront maintenues jusqu'à l'expiration des conventions correspondantes.

Conformément aux tarifs annexés à la convention d'après l'article 16, et au cahier des charges d'après l'article 37, les Compagnies d'exploitation ont mis en application, le 1^{er} juillet 1885, de nouveaux tarifs de trafic intérieur et commun entre elles pour les réseaux de la Méditerranée et de l'Adriatique,

et un nouveau tarif intérieur pour le réseau sicilien ; il a paru depuis deux annexes à ces tarifs.

86. Tarifs généraux et prescriptions pour les transports par chemins de fer. — Ci-après, nous indiquons les tarifs généraux et les principales prescriptions relatives à la tarification :

CHAPITRE I

CONDITIONS GÉNÉRALES DE TRANSPORT

ARTICLE PREMIER. — *Obligations du public.* — Le public se servant des chemins de fer est obligé de se conformer à toutes les prescriptions relatives à l'exploitation et à ses opérations, et doit suivre les indications du personnel de service.

La Compagnie ne répond pas des conséquences de l'inobservation de cette règle.

ART. 2. — *Obligations de l'administration.* — La Compagnie est tenue de transporter sur ses propres lignes les voyageurs et les marchandises, aux prix et conditions en vigueur, en tant qu'elle peut le faire avec des moyens conformes aux besoins qu'on peut ordinairement prévoir, et que des obstacles extraordinaires ou la force majeure ne s'y opposent pas. La Compagnie est responsable des dommages qui pourraient résulter du non-accomplissement de ces obligations.

ART. 3. — *Force obligatoire des tarifs et de leurs conditions d'application.* — Les tarifs généraux et spéciaux approuvés conformément aux instructions pour le contrôle administratif et leurs conditions d'application, doivent être appliqués strictement dans tous les cas. Toute dérogation est, en droit, sans valeur, et toute erreur commise au préjudice du public ou de la Compagnie doit être réparée.

La Compagnie ne peut consentir des détaxes spéciales ou autres allègements de frais, que si elle les accorde d'une façon uniforme à tous les intéressés, et si, dans les mêmes conditions, les mêmes avantages sont concédés à chacun. Ces détaxes doivent être soumises à l'approbation du contrôle administratif, qui peut les supprimer et les révoquer. Les détaxes elles-mêmes doivent être publiées périodiquement.

ART. 4. — *Exécution des transports.* — Le transport des voyageurs est assuré au moyen des trains portés à la connaissance du public par la publication de tableaux de marche.

Le transport des marchandises, du matériel roulant et des animaux a lieu conformément aux prescriptions qui les concernent, et sous l'observation des délais fixés pour la livraison.

Les bagages, les chiens, l'argent monnayé, les papiers valeurs, les objets précieux, les cocons vivants et les livres sont transportés en grande vitesse, exclusivement.

Les marches de trains contiennent le nombre, le parcours, les arrêts et la destination des trains, les stations de ou pour lesquelles on distribue des billets, et toutes les autres prescriptions et renseignements intéressant le service. Ces marches indiquent l'heure de Rome.

ART. 5. — *Réglementation et paiement des frais de transport.* — Dans le décompte des frais de transport, tout kilomètre entamé est considéré comme parcouru en entier. Le décompte des frais est proportionnel à la distance parcourue. Le poids est arrondi de 10 en 10 kilog., à l'exception de ce qui est prévu par les tarifs spéciaux. — Le décompte des frais de transport pour l'argent monnayé, les papiers valeurs et les objets précieux, est proportionnel à la valeur, qui est arrondie par fractions de 500 livres. Les sommes inférieures à 5 centimes sont comptées pour 5; en aucun cas la taxe ne peut être inférieure à la taxe la plus basse correspondante, prévue dans les tarifs spéciaux.

Le paiement des frais de transport et accessoires a lieu au départ ou à l'arrivée.

Le paiement doit avoir lieu au départ :

- a). Pour les voyageurs, les bagages et les cercueils;
- b). Pour le gros bétail, les chiens et les autres animaux.
- c). Pour les marchandises facilement inflammables, explosibles, ou dangereuses à un autre titre, et cela conformément aux prescriptions et conditions des tarifs correspondants.
- d). Pour les échantillons et les marchandises dont la valeur est inférieure aux frais de transport.
- e). Pour les marchandises susceptibles de voir diminuer ou perdre totalement leur valeur par suite de corruption en cours de route.
- f). Pour les marchandises et les objets dont le transport a lieu aux risques et périls de l'expéditeur.

Quand pour l'expédition la taxe totale ne peut être établie au

départ, la station qui reçoit la marchandise est en droit de demander le dépôt d'une somme couvrant approximativement les frais de transport.

Les tarifs à bases échelonnées avec les distances sont appliqués de telle manière que l'on établit les frais pour chaque échelon. Sur l'ensemble des lignes affermées par l'Etat, on décompte uniformément les tarifs à échelons sans distinction des lignes parcourues sur les différentes Compagnies. Pour les tarifs spéciaux à échelons, on doit toujours faire ressortir les bases kilométriques et le mode de décompte.

ART. 6. — Trains spéciaux. — Il peut être mis en marche des trains spéciaux aussi bien pour les voyageurs que pour les marchandises. La demande doit en être faite par écrit contre dépôt d'une somme de 40 livres.

La taxe d'un train spécial s'élève à 6,78 livres par kilomètre en plus d'un droit fixe de 45,20 livres. Le minimum de perception s'élève à 67,80 livres en dehors du droit fixe ci-dessus indiqué. Si l'application des tarifs correspondants aux voyageurs bagages et autres objets augmentée, de 10 p. 100 donne un total supérieur, c'est celui-ci qui est perçu au lieu du premier décompte. Pour le retour du train, à la condition qu'il s'effectue dans les 12 heures qui suivent le départ, et qu'il ait été demandé avant ce dernier, les frais seront décomptés sur les bases indiquées précédemment, mais avec une diminution de 20 p. 100 et sans perception du droit fixe, mais toujours sous réserve du minimum de 67,80 livres.

Quand par une cause quelconque, le départ du train n'a pas eu lieu au jour ou à l'heure indiqués, l'administration a le droit de ne plus autoriser la mise en circulation du train et d'encaisser la somme versée à titre de dépôt. Quand pour des fêtes, des jours fériés, des assemblées et autres cas semblables, il est demandé un train spécial par des administrations municipales, des comités ou d'autres personnes chargées de ce soin, afin d'obtenir un départ plus tôt ou un retour plus tard, il est perçu une taxe de 3,955 livres par kilomètre, en dehors du droit fixe, et indépendamment du prix des billets dont les voyageurs doivent être munis. Quand le train est demandé pour l'aller et le retour, il est accordé une réduction abaissant à 3,39 livres la taxe kilométrique et le droit fixe n'est perçu qu'une fois.

L'administration peut refuser la mise en marche de trains spéciaux chaque fois qu'elle n'est pas compatible avec la sécurité et la réglementation du reste du service de l'exploitation.

ART. 7. — Heures de service. Publicité. — Les heures déterminées pour la délivrance des billets, l'expédition et la délivrance des bagages et des chiens

dépendent de la marche des trains. Les heures de réception et de livraison des marchandises de grande et de petite vitesse sont fixées pour chaque station suivant son importance sous réserve de l'approbation du contrôle administratif.

L'administration est tenue de publier et d'afficher dans les stations les marches de trains, les tarifs, les avis et les règlements qui intéressent le public.

CHAPITRE II

TRAFIC DES VOYAGEURS

ART. 13. — *Bases.* — Les bases d'application des taxes de transport des voyageurs dans les trois classes sont les suivantes :

| TRAINS | PAR PERSONNE ET PAR KILOMÈTRE EN LIRES | | |
|--------------------------|--|-----------------------|-----------------------|
| | 1 ^{re} classe | 2 ^e classe | 3 ^e classe |
| Express..... | 0,1243 | 0,0871 | 0,0565 |
| Voyageurs et mixtes..... | 0,1130 | 0,0791 | 0,0509 |

a). S'il est organisé des trains très rapides à vitesse supérieure à celle des trains express et composés de voitures de première classe seulement, on percevra une taxe de 0,1356 liras par personne et par kilomètre.

b). Les prix des billets circulaires, et des autres billets réduits et les réductions pour cent qui leur correspondent (à l'exception des conditions spéciales relatives aux billets d'aller et retour) sont décomptés d'après la moyenne résultant pour chaque classe des taxes ci-dessus indiquées, et les voyageurs peuvent à leur choix utiliser les trains express, voyageurs et mixtes sur les lignes pour lesquelles leurs billets sont valables.

Pour les distances inférieures à 2 kilomètres, on décompte le prix sur 2 kilomètres. Les trains express doivent avoir une vitesse nette de 53 à 60 kilomètres sur les lignes à déclivités inférieures à 8 p. 1,000 et à courbes de rayon supérieur à 400 mètres. Sur les lignes à plus grandes déclivités et à courbes de rayon moindre, la vitesse sera déterminée par le contrôle administratif, sur la proposition de la Compagnie du Chemin de fer. Ces vitesses

dépendent de l'importance des déclivités des lignes. Les arrêts aux stations et la perte de temps occasionnée pour cause de sécurité pendant la traversée des gares sont fixés exclusivement par le contrôle administratif, d'après la longueur des sections de lignes sur la proposition des Compagnies.

Le transport des voyageurs de troisième classe en train express n'a lieu que pour ceux de ces trains spécialement désignés à cet effet dans les marches de trains officielles.

ART. 17. — *Enfants.* — Les enfants au-dessous de trois ans sont transportés gratuitement, quand ils accompagnent leurs parents et n'occupent pas de place spéciale. Les enfants de trois à sept ans, tout en occupant une place spéciale ne paient que la moitié des prix fixés à l'article 13. Ces réductions ne s'appliquent pas aux billets d'aller et retour ni aux billets d'abonnement non plus qu'aux cas d'utilisation de coupés ou autres places spéciales, au sujet desquelles sont fixées des conditions particulières dans les articles 20, 25, 26 et 27.

ART. 18. — *Wagons-salons appartenant à la Compagnie.* — Sous observation des conditions indiquées dans l'article 21, la taxe d'utilisation des salons ou des coupés occupant la moitié d'un wagon est la suivante (en lires) :

| TRAINS | Par voyageur et par kilomètre | MINIMUM par kilomètre | | MINIMUM de perception | |
|--------------------------|--|--------------------------|----------------|--------------------------|----------------|
| | | wagon salon | salon coupé | wagon salon | salon coupé |
| Express..... | 0,1582 | 1,5820 | 1,0170 | 56,50 | 33,90 |
| Voyageurs et mixtes..... | 0,1356 | 1,356 | 0,9040 | 50,85 | 28,25 |

Les demandes de wagons salons et de salons coupés doivent être faites par écrit et accompagnées d'un dépôt de la moitié du minimum de perception fixé pour l'utilisation de ces wagons ; ou bien il est perçu une surtaxe prévue par les dispositions de l'article 21.

Si le demandeur n'utilise pas le wagon au jour indiqué et pour le train fixé, la somme déposée est acquise à la Compagnie.

ART. 19. — *Compartiments entiers.* — Les voyageurs qui désirent avoir à leur disposition un compartiment entier dans une voiture ordinaire de première ou deuxième classe ont à payer le prix réglementaire de 6 billets pour un compartiment à 8 places et de 8 billets pour un compartiment de 10 places. Les

voyageurs qui excéderaient ce nombre auraient de plus à acquitter le prix de leurs propres billets.

ART. 20. — *Wagons-lits et autres compartiments spéciaux.* — Pour occuper une place dans une voiture de ce genre, il y a à payer en dehors du prix du billet de première classe, une surtaxe fixée d'une façon générale dans les tableaux officiels de la marche des trains. Celui qui veut occuper une place de cette nature sur les sections de lignes ou dans les trains où ne circulent pas de wagons de cette catégorie, doit payer autant de billets et de surtaxe qu'il y a de places spéciales dans le wagon ajouté au train à cet effet.

ART. 21. — *Prescriptions générales relatives à l'occupation des salons, des compartiments entiers et des places spéciales.* — La mise à disposition de voitures salons, de compartiments entiers et de places spéciales dans les voitures doit être compatible avec les besoins du service d'exploitation.

Si une administration pour donner satisfaction aux demandes est obligée d'ajouter des voitures salons ou d'autres voitures avec places spéciales ou des coupés à la station de départ, ou bien si elle doit en faire arrêter dans des stations intermédiaires, ou si elle doit se servir des voitures d'une autre Compagnie, il y a lieu en outre des prix et surtaxes fixés dans les articles 18, 19 et 20, de faire payer :

11,30 livres pour chaque arrêt intermédiaire.

0,339 lire par voiture et par kilomètre en plus du prix de location à payer à la Compagnie étrangère.

ART. 22. — *Salons appartenant à des particuliers.* — On admet sur les Chemins de fer des salons appartenant à des particuliers pourvu qu'ils remplissent les conditions exigées pour la circulation du matériel roulant. La mise en service de ces voitures doit être compatible avec les besoins du service de l'exploitation.

La taxe pour chaque voiture salon se monte en trains express à 1,13 lire par kilomètre, en trains de voyageurs ou mixtes à 0,8475 livres par kilomètre. Dans chaque voiture, 8 voyageurs peuvent prendre place sans surtaxe ; tout voyageur en plus paie le prix d'un billet de première classe, les enfants de 3 à 7 ans, le prix d'un demi-billet, les domestiques le prix d'un billet de deuxième classe. Pour les bagages, les chiens, etc., on applique les conditions générales applicables aux transports. Pour la circulation à vide, on applique le prix du transport du matériel de Chemin de fer roulant sur roues.

Pour le stationnement de chaque voiture dans les gares, il y a à payer :

2 livres par jour, pour les 10 premiers jours ; 1 lire par jour pour les jours suivants avec maximum de 300 livres par an.

L'installation à poste fixe de salons de ce genre dans des stations propres à les recevoir donne lieu à des conventions spéciales, les frais d'entretien, de réparation et de gardiennage incombent au propriétaire.

ART. 23. — *Transport de voyageurs dans leurs propres voitures chargées sur des wagons.* — En dehors des frais fixés pour le transport des voitures et des bagages chaque voyageur doit payer le prix d'un billet de première classe, chaque domestique celui d'un billet de deuxième classe. — Les réductions consenties pour les enfants sont également applicables dans ce cas.

ART. 24. — *Malades.* — Les malades qui seraient importuns ou répugnants à voir pour ceux avec qui ils voyageraient doivent être transportés en coupés spéciaux aux conditions indiquées dans l'article 19, ou bien il sera mis à leur disposition une voiture où ils pourront prendre place dans leur propre lit contre paiement de 0,565 lire par voiture et par kilomètre, avec minimum de perception de 11,30 liras. Deux compagnons de voyage sont transportés gratuitement dans cette voiture, toute personne en plus paie un billet de troisième classe.

Les aliénés sont transportés exclusivement en coupés spéciaux, dans les voitures des classes et aux prix indiqués dans l'article 19. Ils doivent toujours être accompagnés.

ART. 25. — *Billets d'aller et retour.* — La Compagnie doit mettre à disposition du public entre des gares dont la liste est révisée de temps en temps et dans un rayon d'au moins 150 kilomètres des billets d'aller et retour. Ces billets offrent sur les prix de l'article 13 des réductions variant de 20 à 35 p. 100 suivant les distances et la plus ou moins longue durée de validité.

Quand ces billets sont valables pour les trains de voyageurs et express, le décompte des prix est basé sur la moyenne des taxes pour les deux types de trains. En cas de fêtes, de jours fériés, de marchés donnant lieu à un mouvement extraordinaire, s'il n'y a pas de places mises à disposition dans les voitures de la classe correspondant à leurs billets, les voyageurs porteurs de billets d'aller et retour doivent prendre place dans les voitures de la classe inférieure, sans avoir droit à un remboursement.

Il est défendu de céder le billet de retour à une autre personne sous peine de perte de la valeur de ce billet et de l'application des amendes prévues pour ces cas. La Compagnie fera connaître l'ensemble des conditions et prescriptions relatives à l'utilisation et à la durée de validité des billets d'aller et retour ; la simple acquisition de ces billets fait supposer la connaissance complète de ces conditions et prescriptions.

Des billets d'aller et retour pour certaines relations de trafic peuvent être supprimés avec approbation du contrôle administratif, quand ils causent un abaissement du revenu net.

ART. 26. — Billets circulaires. — La Compagnie peut délivrer des billets circulaires avec réduction de 20 à 35 p. 100, suivant les distances, sur les prix indiqués dans la note de l'article 13 (b).

Les itinéraires, le prix des billets, les conditions d'achat et d'utilisation de ces billets seront publiés d'une façon spéciale.

Les billets circulaires ne peuvent se transmettre. La Compagnie publie les conditions et prescriptions qui les concerne et la simple acquisition de l'un d'entre eux fait supposer la connaissance de ces prescriptions.

ART. 27. — Billets d'abonnements. — Pour les billets d'abonnements que la Compagnie peut mettre en application en les limitant à des lignes déterminées, il y a à percevoir des prix différents suivant qu'il s'agit d'abonnements annuels, semestriels, trimestriels et mensuels. Pour la circulation sur les lignes où sont organisés des trains express il y a à payer pour ces billets une surtaxe de 5 p. 100.

Les billets d'abonnement sont personnels et ne peuvent se céder. La Compagnie fixe les prescriptions relatives à leur utilisation. La simple acquisition d'un billet fait supposer la connaissance de ces prescriptions.

L'abonné, en dehors des circonstances prévues à l'article 127, n'a aucun droit au remboursement du prix de son billet en cas d'empêchements ou d'arrêts dans la circulation des trains, en cas de changements de service d'impraticabilité temporaire de la ligne ou de diminution temporaire du nombre de trains. Il en est de même en cas de mort, de maladie, d'absence ou d'autres motifs d'empêchements du fait de l'abonné.

Tout abonné qui transporte avec lui des objets de valeur, ou des marchandises précieuses soumises à la taxe de transport de l'argent, ou qui les remet comme bagages, ou qui se charge de grouper des marchandises au détriment du Chemin de fer se verra retirer son billet d'abonnement et aura à subir les prescriptions de l'article 10.

ART. 28. — Changement de classe. — En cas de changement de deuxième ou de troisième classe dans la classe supérieure on doit en aviser le personnel de service et acquitter en même temps la différence de prix de la station de changement à la station destinataire.

Pour les billets d'aller et retour, circulaires et d'abonnements, on décomptera la différence entre le prix ordinaire de la classe occupée par le voyageur et celui de la classe supérieure dans laquelle il veut monter.

CHAPITRE III

TRANSPORT DES BAGAGES ET DES CHIENS

ART. 43. — *Ce qu'il faut comprendre comme bagages.* — On ne considère et on n'admet comme bagages que les objets destinés à l'usage propre du voyageur et de sa famille et se trouvant généralement dans des coffres, valises, sacs de voyages, cartons à chapeaux, caisses et autres enveloppes, ainsi que les échantillons autant qu'ils contiennent des objets désignés dans l'article 48 pour lesquels il y a lieu de percevoir en dehors de la taxe des bagages celle des envois d'argent et de matières précieuses. Les échantillons ne peuvent en dehors de ce cas être transportés que comme les autres marchandises ordinaires et sous observation des prescriptions de l'article 101.

Les objets dangereux, inflammables et explosibles qui peuvent détériorer le matériel de Chemins de fer sont exclus du transport comme bagages, et le voyageur ne peut les prendre avec lui ; il est au contraire tenu de les désigner d'une façon précise et de les remettre en observant les prescriptions de l'article 102. Sont également exclus, l'argent, les objets précieux et autres valeurs dont l'expédition a lieu d'après les conditions des tarifs les concernant.

ART. 44. — *Autorisation relative aux bagages qu'on peut porter à la main.* — Chaque voyageur peut prendre avec lui dans la voiture, gratuitement, ce qui lui est nécessaire pour les petits besoins des voyages, par exemple, valises, sacs de voyages, cartons à chapeaux, etc..., à la condition que ces objets ne pèsent pas plus de 20 kilogrammes, ne dépassant pas en dimensions $0,50 \times 0,25 \times 0,30$ et peuvent être conservés sous les sièges et dans les filets sans incommoder les autres voyageurs. Les bagages sont sous la surveillance exclusive du voyageur sans aucune responsabilité de la part de la Compagnie.

Les armes à feu ne peuvent être prises avec soi dans les voitures qu'après examen du personnel de la gare et constatation qu'elles ne sont pas chargées. Les coffres en bois à angles aigus et recouverts de plaques métalliques sont exclus du transport en première classe quand ils peuvent détériorer le capitonnage.

Parmi les objets exclus du transport dans les voitures sont principalement :

- a). Les sacs contenant des objets désagréables ou gênants pour les autres voyageurs.
- b). Les animaux à l'exception des oiseaux en cages dont les dimensions ne

dépassent pas 0,20×0,20×0,25 et les petits chiens à moins que le voyageur ne se soit conformé aux prescriptions qui régissent le transport de ces derniers.

Toute inobservation des prescriptions de cette article oblige le voyageur à la réparation du préjudice qui a pu être causé indépendamment des amendes qui résultent de l'application des lois et ordonnances en vigueur.

ART. 45. — *Frais généraux pour le transport des bagages.* — Les frais généraux de transport pour l'expédition des bagages s'élèvent à 0,452 lire par tonne et par kilomètre. Pour le transport des singes, chats et oiseaux en cages comme bagages, on applique une surtaxe de 5 p. 100.

Le minimum de perception par envoi est de 0,70 lire.

ART. 46. — *Chiens.* — Les frais généraux de transport pour les chiens s'élèvent à 0,0226 lire par chien et par kilomètre, avec minimum de 0,70 lire par envoi. Les chiens sont transportés dans les fourgons avec les bagages et ne sont admis que dans des caisses complètement fermées. Exceptionnellement, et à titre révocable, les chiens de chasse peuvent être admis dans les voitures avec le consentement des autres voyageurs.

CHAPITRE IV

TRANSPORT DE LA GRANDE VITESSE

ART. 54. — *Frais généraux.* — Les taxes générales applicables aux transports des marchandises en grande vitesse, des cocons, de l'argent monnayé, des papiers-valeurs, objets précieux, etc., et les conditions qui leur sont applicables sont les suivantes :

Marchandises, objets d'art, objets de collections, miroirs, etc., 0,452 lire par tonne et par kilomètre avec minimum de 0,70 lire par envoi.

Cocons 0,565 lire par tonne et par kilomètre avec droit fixe de 2,25 liras par tonne pour le chargement, le déchargement et l'expédition. Quand l'envoi passe sur les lignes de trois Compagnies ou plus, on ajoute encore une surtaxe de 0,339 liras par tonne et par Compagnie intermédiaire. Le minimum de perception par envoi s'élève à 0,70 lire.

L'argent monnayé, papiers-valeurs et objets précieux 0,0017 lire par kilomètre et par 500 liras de valeur. Minimum de perception par envoi 0,70 lire. Quand le poids de l'argent, des papiers-valeurs et des objets précieux dépasse 3 kilogrammes par 150 liras de valeur déclarée, il y a lieu de taxer pour le

poids en surplus, en dehors des frais indiqués précédemment, la taxe de la grande vitesse.

a). Cette disposition du tarif s'applique à l'or et l'argent en barres, à l'argent monnayé, aux plaques d'or et d'argent, au platine, aux bijoux, aux perles et aux pierres précieuses, au corail travaillé, aux objets en lave et en mosaïque, aux montres d'or et d'argent, aux billets de banque, aux coupons de rentes sur l'Etat, au papier timbré, aux cartes postales, aux passeports et autres papiers valant espèces.

b). L'argent, les papiers et les objets précieux ne peuvent être acceptés comme marchandises ordinaires.

ART. 56. — *Minimum de perception pour un chargement complet de wagon.* — Quand l'expédition d'un lot de marchandises exige par sa forme ou son volume l'emploi d'un wagon spécial, ou quand la marchandise en raison de ses propriétés ne permet pas le chargement en commun avec d'autres marchandises, et qu'il est employé un wagon spécial, le minimum de perception s'élève à 0,9040 lire par kilomètre et par wagon jusqu'à un chargement de 8 tonnes. Quand il est nécessaire de disposer d'un wagon pouvant porter davantage, ou quand cela est demandé, ce droit est élevé de 1/8 pour chaque tonne de capacité de chargement en plus.

Le minimum de perception n'est perçu qu'au cas où le poids des marchandises à transporter multiplié par la taxe kilométrique donne un prix inférieur par wagon et par kilomètre à celui de ce minimum ; par suite, quand le décompte des frais d'après le poids des marchandises lui est supérieur, c'est celui-ci et non le minimum qui est perçu.

Lorsque des marchandises qui peuvent être chargées avec d'autres, sont mises, sur le désir de l'expéditeur, dans un wagon spécial, la taxe à décompter d'après les bases ci-dessus indiquées est augmentée de 10 p. 100.

ART. 59. — *Chargement et déchargement des marchandises.* — En général, c'est à l'administration qu'incombe le chargement et le déchargement des marchandises de grande vitesse. Elle peut laisser ce soin aux expéditeurs et aux destinataires pour les marchandises des tarifs spéciaux.

Dans les deux cas sont applicables les prescriptions de l'article 69.

CHAPITRE V

TRANSPORT DES MARCHANDISES DE PETITE VITESSE

ART. 62. — *Classification des marchandises.* — Les marchandises de pe-

titre vitesse sont rangées en huit classes conformément aux dénominations indiquées dans le recueil formant la classification. Toute marchandise non dénommée dans la nomenclature de la classification, est assimilée à celles de la classe dans laquelle se trouvent des marchandises de même nature. En tout autre cas, on applique les taxes fixées pour les marchandises non dénommées et non assimilables aux marchandises dénommées.

ART. 63. — *Bases générales des taxes.* — Les bases générales des taxes pour le transport des marchandises de petite vitesse sont les suivantes :

Marchandises

| TAXES en liras | CLASSES | | | | | | | |
|--|---------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| | I | II | III | IV | V | VI | VII | VIII |
| Par tonne et par kilomètre | 0,1632 | 0,1428 | 0,1224 | 0,1020 | 0,0816 | 0,0714 | 0,0612 | 0,0510 |
| Frais de manutention par tonne | 2,040 | 2,040 | 2,040 | 2,040 | 2,040 | 1,224 | 1,224 | 1,224 |

a). Les frais de manutention comprennent le chargement, le déchargement et les frais de gare. Quand le transport embrasse les lignes de trois ou plus de trois Compagnies, il y a lieu d'ajouter pour frais de manutention 0,306 lire par Compagnie intermédiaire et par tonne pour les marchandises des cinq premières classes et 0,153 lire pour les marchandises des trois dernières.

b). Le minimum de perception par envoi est de 0,50 lire.

c). Si l'administration, lorsqu'elle y est autorisée pour les wagons complets fait faire le chargement et le déchargement par les expéditeurs et les destinataires, les frais de manutention sont de 1,224 lire par tonne. On peut ne pas faire usage de ce privilège, à titre provisoire, dans les stations où il existe actuellement des conventions spéciales avec des entrepreneurs de chargement.

Les cocons paient 0,306 lire par tonne et par kilomètre.

Frais de manutention y compris le chargement, le déchargement et les frais de gare 2,04 lire par tonne. Quand le transport s'étend aux lignes de trois ou plus de trois Compagnies, les frais de manutention sont surélevés de 0,306 lire par tonne et par Compagnie intermédiaire.

Minimum de perception par envoi 0,50 lire.

ART. 64. — *Envois contenant des marchandises à destination des voies*

navigables. — Pour ce trafic sont applicables des tarifs et des conditions particulières.

ART. 65. — *Envois contenant des marchandises de différentes classes.* — Pour les envois emballés contenant d'après la déclaration d'expédition des marchandises de différentes classes, on taxe au prix de la marchandise de la classe payant le plus cher. On traite de même les envois se composant de plusieurs colis de marchandises différemment taxées, si le poids n'est pas indiqué spécialement pour chacun d'eux.

ART. 66. — *Poids minimum à décompter.* — Le poids minimum à décompter est de 50 kilogrammes par envoi.

Pour les envois de 50 kilogrammes, composés de marchandises de différentes classes on arrondit pour chaque classe le poids réel de 10 en 10 kilogrammes, et on ajoute dans le décompte au poids de la marchandise payant le plus cher, ce qui lui manque pour arriver à 50 kilogrammes.

Pour les marchandises encombrantes, on décompte la taxe sur le poids réel augmenté de moitié, mais sur un minimum de 50 kilogrammes, tant que le poids de la marchandise augmenté de moitié est inférieur à ce chiffre.

ART. 67. — *Minimum de taxe par wagon.* — Lorsque le transport d'une marchandise rend nécessaire l'emploi d'un wagon spécial, à cause de la forme ou du volume de l'envoi, ou s'il s'agit d'une marchandise qui par ses propriétés ne permet pas le chargement en commun avec d'autres, et exige par suite l'emploi d'un wagon spécial, il sera réclamé en dehors de la taxe décomptée sur le poids réel, un minimum de perception de 0,306 lire par kilomètre et par wagon jusqu'à huit tonnes de capacité de chargement; si l'expéditeur demande, ou s'il est nécessaire d'employer pour l'envoi, un wagon d'une capacité de chargement plus grande, le minimum de taxe sera augmenté d'un huitième par tonne en plus. Ces minima de perception ne sont pas applicables au transport des paniers pour cocons ou d'autres emballages revenant à vide et auxquels se rapportent les prescriptions des articles suivants.

Si le transport d'une marchandise exige l'emploi de deux ou plusieurs wagons consécutifs, le minimum de perception de 0,357 lire est perçu par kilomètre et par wagon jusqu'à huit tonnes de chargement, en dehors des frais fixes provenant du poids réel.

Si, pour l'envoi, des wagons d'une plus grande capacité sont nécessaires ou demandés, les frais sont augmentés d'un huitième par tonne de capacité en plus.

Sont soumises aux tarifs et aux conditions applicables à l'emploi de deux wagons, les marchandises chargées dans des wagons de plus de 6^m,50 de longueur si leurs dimensions ont rendu nécessaire l'emploi de ces wagons spéciaux.

L'expéditeur peut à ses risques et périls et sans nuire à la sécurité de l'exploitation ni au bon état du matériel charger les wagons accouplés avec d'autres marchandises allant à la même destination.

Tous les minima ci-dessus ne sont appliqués que si le poids des marchandises à transporter multiplié par la base kilométrique de la classe à laquelle elles appartiennent donne une taxe inférieure à celle de ces minima par wagon et par kilomètre, dans le cas où la taxe au poids est supérieure, c'est cette dernière qui est appliquée et non le minimum de perception.

Si l'expéditeur demande à utiliser à titre exclusif un wagon spécial pour le transport d'une marchandise qui permettrait le chargement d'autres colis en commun, la taxe décomptée d'après les prescriptions ci-dessus indiquées est élevée de 10 p. 100.

ART. 68. — *Emballages vides en retour.* — Pour les emballages vides transportés en petite vitesse qui ont été utilisés pour un transport de grande ou de petite vitesse dans les derniers quatre mois, il sera perçu, sous réserve d'observation des prescriptions spéciales édictées par l'administration, la taxe de la sixième classe pour les sacs vides et la taxe de la quatrième classe pour les autres emballages, sans tenir compte des conditions des articles 67 et 97, pourvu que le transport de retour s'effectue par le même chemin que celui d'aller et que l'envoi soit adressé à l'expéditeur original de l'emballage à l'état plein.

Les emballages qui jouissent de la taxe de la quatrième classe, sont : les barriques à vin, les grands et petits baquets, les tonneaux, les paniers, les grandes caisses à soie, les barils, les cuves, les tonneaux à beurre, les cages, les emballages de toutes sortes en osier, en étain, les grandes bouteilles, les emballages en verre entouré de paille, ces derniers en tant qu'ils sont emballés dans des caisses ou paniers, à moins qu'ils soient par wagons complets auquel cas on les accepte non emballés.

Les wagons chargés de bouteilles et de barriques à vin vides et appartenant à des particuliers et revenant avant l'expiration d'un intervalle de quatre mois sont taxés à la quatrième classe, eux et leur contenu.

Les emballages transportés à l'état vide vers les endroits de production afin d'y être remplis d'eau-de-vie, d'alcool, d'huile, de farine, de raisins frais et de vinaigre, les paniers pour cocons, les bonbonnes d'acide sulfurique, les bouteilles à vin et à eaux minérales sont taxés aux prix correspondants des

tarifs qui leur sont applicables ; s'ils sont remplis des marchandises ci-dessus désignées dans le délai d'un mois et reviennent à leur station d'expédition, on leur applique par voie de détaxe le tarif des emballages vides en retour.

La détaxe se fait par voie de soustraction du total de la taxe de transport applicable à l'envoi de retour à l'état plein.

ART. 69. — *Chargement et déchargement.* — En général, le chargement et le déchargement des marchandises incombent à l'administration. Le chargement comprend le transport de la marchandise depuis l'endroit où l'expéditeur l'a déposée d'après les instructions de la Compagnie et la mise sur wagon. Le déchargement comprend la mise à terre et le transport jusqu'à l'endroit où a lieu la livraison au destinataire.

Si l'administration, pour faciliter le chargement et le déchargement, prescrivait de conduire les voitures ou camions portant les marchandises jusqu'au près des wagons, les opérations indiquées consisteraient dans le transbordement des colis, des voitures ou camions sur les wagons et inversement.

Les opérations nécessaires pour arrimer et ranger les marchandises sur les voitures ou camions incombent au destinataire.

L'administration reste libre de déterminer dans quelle mesure et en quels endroits le chargement et le déchargement peuvent se faire aux risques et aux frais de l'expéditeur et du destinataire ; dans ce cas et dans celui prévu dans la note (c) de l'article 63, on réduit les frais fixés dans le tarif à 0,51 lire pour chaque opération de chargement et de déchargement et par tonne.

Les obligations de la Compagnie sont remplies dès que les wagons sont à une place à laquelle on peut accéder et où on peut faire le chargement ou le déchargement.

En cas de chargement ou de déchargement des marchandises aux risques et aux frais de l'expéditeur ou du destinataire, sont applicables les prescriptions suivantes :

a). Pour l'expédition : les wagons doivent être chargés dans les vingt-quatre heures qui suivent leur mise à disposition.

b). Pour l'arrivée : les wagons doivent être complètement déchargés dans le délai fixé pour l'enlèvement des marchandises.

c). Si l'expéditeur ou le destinataire n'accomplissent pas en temps utile le chargement ou le déchargement des marchandises, la Compagnie est en droit de faire vider les wagons par les agents de son service et de percevoir pour le déchargement les frais correspondants (0,51 lire) pour chaque opération et par tonne sans préjudice des droits de magasinage.

d). L'expéditeur et le destinataire doivent se conformer aux instructions et

mesures de précautions prescrites par le chef de gare dans l'intérêt du service d'exploitation et du bon entretien du matériel.

L'accomplissement du chargement ou déchargement par l'expéditeur ou le destinataire doit être indiqué par écrit sur la lettre de voiture.

CHAPITRE VI

TRANSPORT DU MATÉRIEL ROULANT

ART. 72. — *Bases générales.* — Les bases générales pour le transport du matériel roulant sur ses roues sont les suivantes :

| DÉSIGNATION | GRANDE VITESSE | | PETITE VITESSE | |
|---|----------------------------|--------------------------|----------------------------|--------------------------|
| | par wagon et par kilomètre | frais fixes par véhicule | par wagon et par kilomètre | frais fixes par véhicule |
| Wagons de chemins de fer à traction par chevaux omnibus, voitures de poste, breaks et autres véhicules lourds à plus de 2 places en dehors de celle du cocher | 0,6780 | 3,39 | 0,4080 | 2,04 |
| Voitures à 4 roues avec 1 ou 2 sièges en dehors de celui du cocher. } pour 1 véhicule.. | 0,5045 | 3,39 | 0,3570 | 2,04 |
| Fourragères avec coupé et corbillards. } dans le même wagon | 0,3955 | 3,39 | 0,2550 | 2,04 |
| Voitures à 2 roues avec 1 ou 2 sièges. } pour 3 chargés dans le même wagon | 0,3390 | 3,39 | 0,2040 | 2,04 |
| Fourragères sans coupé, chariots à 4 roues pour les rues ou la campagne. — Tombeaux. } pour 1 véhicule... pour 2 dans un même wagon... | 0,4520 | 3,39 | 0,3060 | 2,04 |
| Chariots de transport, wagons de terrassement, et tombereaux à 2 roues pour les rues et la campagne. } pour 1 véhicule... pour 2 dans un même wagon... | 0,3390 | 3,39 | 0,2040 | 2,04 |
| Véhicules roulant sur leurs propres roues, wagons de chemins de fer et de tramways..... | 0,2825 | 3,39 | 0,1530 | 2,04 |
| Locomotives jusqu'à 24 tonnes | 0,4520 | 2,26 | 0,3060 | 1,53 |
| Id. au-dessus de 24 tonnes | 0,3390 | 2,26 | 0,2040 | 1,53 |
| Tenders séparés..... | 0,2825 | 2,26 | 0,1530 | 1,53 |
| Grues pour chemins de fer montées ou roulant sur leurs propres roues. } pour 1 véhicule... pour 2 dans un même wagon... pour 3 id. | 0,3755 | 2,26 | 0,2550 | 1,53 |
| | 0,2825 | 2,26 | 0,1530 | 1,53 |
| | 0,2260 | 2,26 | 0,1224 | 1,53 |
| | 0,3390 | | 0,2040 | |
| | 1,2430 | | 0,9180 | |
| | 1,9210 | | 0,4280 | |
| | 0,7910 | | 0,5100 | |
| | | | 0,306 | |

a). Les frais fixes embrassent le chargement, le déchargement et les frais de gare. Quand l'envoi doit parcourir les lignes de trois Compagnies ou plus, on

perçoit une surtaxe de 0,565 lire par véhicule et par Compagnie intermédiaire en grande vitesse et de 0,51 lire en petite vitesse.

b). Le graissage au départ des locomotives, tenders, wagons de voyageurs et de marchandises est effectué aux risques et frais de l'expéditeur. La Compagnie peut également s'en charger contre paiement d'une taxe correspondante.

c). Les locomotives chargées sur wagon sont transportées en grande vitesse aux taxes fixées pour les marchandises en général, et en petite vitesse comme machines et pièces de machines.

Lorsque, pour le transport d'un véhicule, l'emploi de deux wagons accouplés est nécessaire, la base d'application est perçue deux fois et les frais fixes une seule fois.

Les marchandises contenues dans les véhicules sont assujetties suivant leur poids aux tarifs correspondants, soit en grande, soit en petite vitesse.

ART. 73. — *Prescriptions spéciales pour le transport des locomotives, tenders et autres véhicules roulant sur leurs propres roues.* — L'expéditeur de matériel roulant (locomotives, tenders, wagons de voyageurs et de marchandises) doit le livrer sur rails et l'enlever à la station destinataire dès qu'il a reçu l'avis d'arrivée.

Le matériel roulant porté par un nombre d'essieux inférieur à celui exigé en raison de sa construction ne sera pas accepté pour le transport.

Les locomotives doivent être accompagnées par un agent de l'expéditeur, qui doit se préoccuper du graissage des roues et examiner de temps en temps l'état des essieux et des pièces du mécanisme.

Les locomotives et wagons ne sont admis qu'autant qu'ils peuvent circuler dans les trains; ceux qui, en raison de leur construction, ne peuvent rouler que lentement ne sont pas admis en grande vitesse.

Le transport des locomotives et tenders dont la charge par essieu dépasse 12 tonnes n'est admis qu'après entente préalable avec la Compagnie. Pour le voyage d'aller et pour son retour, l'agent qui accompagne l'envoi ne paie que la moitié du prix d'un billet de troisième classe.

ART. 74. — *Matériel démonté.* — Quand les véhicules désignés dans l'article 72 sont remis démontés et peuvent être chargés en wagons couverts, on les taxe à la première classe de petite ou grande vitesse, suivant le mode de transport demandé, sans préjudice, le cas échéant, de l'application de la prescription des articles 56, 67 et 97. Ces véhicules doivent être emballés, à l'exception des fourragères, des wagons de terrassement, des chariots à deux et à quatre roues pour l'usage des rues et de la campagne, etc., qui sont acceptés sans emballage.

Les véhicules qui, quoique démontés et emballés, ont de telles dimensions qu'ils ne peuvent être chargés en wagons couverts, seront taxés comme véhicules montés.

Les tombereaux complètement démontés de toute nature (et on les accepte comme tels dès que leurs diverses pièces sont remises séparément) sont taxés au poids comme bois grossièrement travaillés, conformément aux tarifs de grande et de petite vitesse (classe 4 a).

ART. 75. — *Chariots*. — Les chariots à deux roues, destinés à des magasins et construits en fer ou en fer et bois, sont taxés au poids, conformément aux tarifs de grande ou de petite vitesse (classe 2), suivant le mode de transport demandé. Les brouettes sont acceptées dans les mêmes conditions (en petite vitesse, classe 4).

ART. 76. — *Vélocipèdes*. — Les chevaux mécaniques, les voitures d'enfants, les instruments de musique montés sur des chariots, les orgues de Barbarie, les vélocipèdes à deux roues sont transportés au poids, conformément aux tarifs correspondants de grande et de petite vitesse (première classe); ceux qui sont montés sur trois ou quatre roues sont taxés de même, mais avec surtaxe de moitié, comme il est prescrit pour les marchandises encombrantes.

CHAPITRE VII

TRANSPORT DES CERCUEILS ET DES CENDRES

ART. 78. — *Bases générales d'application*. — Les bases générales applicables au transport des cercueils, des cendres et des ossements sont les suivantes :

| DÉSIGNATION | BASE kilométrique | FRAIS fixes |
|---|-------------------|-------------|
| Cercueils | | |
| Par cercueil..... | 0,452 | 3,39 |
| Cercueils en wagons spéciaux | | |
| Par wagon..... | 0,678 | 3,39 |
| Cendres, ossements contenus dans des vases ou des urnes | | |
| Par urne..... | 0,113 | 1,13 |

a). Quand l'envoi doit emprunter les lignes de trois Compagnies ou plus,

on perçoit une surtaxe de 0,565 lire par cercueil, wagon ou urne et par administration intermédiaire.

b). Si le transport est autorisé exceptionnellement en train express, les taxes ci-dessus sont augmentées de 50 p. 100.

Conditions d'application. — Le transport des cercueils a lieu dans des wagons spéciaux et contre présentation d'un permis de transport conforme aux prescriptions légales et réglementaires. Ce permis est également nécessaire pour le transport des cendres et des ossements.

Les prescriptions des articles 57, 58 et 60 sont applicables à ces transports.

Si les cendres et ossements sont transportés en wagons spéciaux sur demande expresse de l'expéditeur, on les taxe comme cercueils.

CHAPITRE VIII

TRANSPORT DU BÉTAIL ET AUTRES ANIMAUX

ART. 79. — *Classification du bétail.* — Le bétail est rangé comme suit :

RACE CHEVALINE

- 1^{re} classe. Chevaux, forts poulains et mulets.
- 2^e classe. Anes, petits poulains et mulets.

RACE BOVINE, PORCINE ET OVINE

- 1^{re} classe. Bœufs, taureaux et grosses vaches.
- 2^e classe. { Petites vaches, gros veaux.
Gros porcs.
- 3^e classe. { Veaux de moyenne grosseur.
Porcs —
- 4^e classe. { Petits veaux.
Petits porcs.
- 5^e classe. { Béliers, chèvres, brebis, agneaux, moutons.
Cochons de lait.

Pour l'application des taxes, le bétail appartient :

- A la 1^{re} classe quand le poids par tête dépasse 400 kilogrammes ;
- A la 2^e classe — est entre 201 et 400 —
- A la 3^e classe — — 101 et 200 —
- A la 4^e classe — est inférieur ou égal à 100 kilogrammes.

Les porcs appartiennent :

- A la 2^e classe pour des poids par tête dépassant 200 kilogrammes;
- A la 3^e classe — entre 101 et 200 —
- A la 4^e classe — — 21 et 100 —
- A la 5^e classe — jusqu'à 20 —

Les petits mulets et poulains appartiennent à la 2^e classe, quand ils mesurent du sol à l'épaule moins de 1^m,40.

ART. 80. — *Bases générales.* — Les bases générales des taxes pour le bétail transporté en vitesse accélérée sont les suivantes :

| CLASSES | | RACE CHEVALINE | RACE BOVINE PORCINE ET OVINE |
|-----------------------------|----------------------|---|------------------------------------|
| | | Prix par tête et par kilomètre en livres | |
| 1 ^{re} classe..... | Envoi de 1 tête..... | 0,1530 | 0,1326 |
| | — 2 —..... | 0,0918 | 0,0765 |
| | — 3 —..... | 0,0816 | 0,0714 |
| | — 4 —..... | 0,0765 | 0,0663 |
| | — 5 —..... | 0,0714 | 0,0612 |
| | — 6 —..... | 0,0663 | 0,0561 |
| 2 ^e classe..... | Envoi de 1 tête..... | 0,1330 | 0,1326 |
| | — 2 —..... | 0,0816 | 0,0714 |
| | — 3 —..... | 0,0663 | 0,0612 |
| | — 4 —..... | 0,0612 | 0,0561 |
| | — 5 —..... | 0,0561 | 0,0510 |
| | — 6 —..... | 0,0510 | 0,0459 |
| 3 ^e classe..... | —..... | » | 0,02244 |
| 4 ^e classe..... | —..... | » | 0,01224 |
| 5 ^e classe..... | —..... | » | 0,00612 |

a). Pour les chevaux transportés en wagons-écuries sont applicables les bases fixées à l'article 81.

b). Les envois se composant de bestiaux de la première et de la deuxième classe sont transportés aux taxes des classes correspondantes, conformément au nombre total de têtes composant les différentes parties de l'envoi.

c). Le minimum de perception pour chaque envoi, mélangé ou non, des bestiaux des troisième, quatrième et cinquième classes s'élève à 0,1362 lire par kilomètre. Ce minimum n'est pas applicable aux envois de bestiaux des deux premières classes.

Si l'expéditeur d'un envoi de bestiaux demande à utiliser exclusivement

un wagon, la taxe sera perçue par tête, sans pouvoir être inférieure au minimum ci-après.

| TRANSPORT | |
|--|---|
| D'une tête de bétail | De deux ou plusieurs têtes de bétail chargées dans le même wagon. |
| MINIMUM DE PERCEPTION PAR WAGON ET PAR KILOMÈTRE | |
| 0,2550 | S'il s'agit de race chevaline, les taxes fixées par le tarif spécial 52; s'il s'agit de race bovine, porcine ou ovine, les taxes du tarif spécial 53. |

Les frais fixes seront en outre de 1,02 lire par envoi ou par wagon. Si l'envoi doit parcourir les lignes de trois Compagnies ou plus, on percevra en outre une surtaxe fixe de 61 centimes par wagon et par Compagnie intermédiaire.

ART. 81. — *Chevaux en wagons-écuries.* — Le transport des chevaux en wagons-écuries n'a lieu qu'en grande vitesse aux taxes suivantes et conformément aux délais de livraison fixés dans l'article 58, § 6.

| TRANSPORT | | |
|--------------------------------|-----------------------------|--------------------|
| D'un cheval..... | De deux | De trois ou quatre |
| | Chargés dans le même wagon. | |
| PRIX PAR TÊTE ET PAR KILOMÈTRE | | |
| 0,3164 L. | 0,2486 L. | 0,2034 L. |

a). Si, exceptionnellement, et en tant que les exigences du service le permettent, on accepte le transport de chevaux en wagons-écuries, dans des trains express, le prix pour un cheval sera doublé, et il sera augmenté de moitié pour chaque cheval en plus du premier.

b). Il sera perçu par envoi et par wagon une taxe fixe de 1,13 lire.

Si le transport parcourt les lignes de trois Compagnies ou plus, il sera perçu

une surtaxe de 0,565 lire par envoi ou par wagon et par Compagnie intermédiaire.

La Compagnie met les écuries à disposition des expéditeurs dans les limites compatibles avec les besoins du service.

ART. 82. — *Petit bétail et petits animaux en cages ou paniers.* — Le gibier, les cerfs, les faons, les gazelles, les bouquetins, les chamois, etc.; les brebis, les chèvres, les moutons, etc.; les chats, les singes, les oiseaux et autres animaux de ce genre remis en cages ou paniers, ou dans des emballages recouverts d'un filet, sont transportés par des trains de grande vitesse aux taxes fixées dans les tarifs pour les colis postaux et les marchandises avec surtaxe de 50 p. 100.

Les caisses, cages ou paniers ne pourront pas peser individuellement plus de 60 kilogrammes; dans le cas contraire, la taxe serait doublée.

Le petit bétail vivant, en caisses ou cages, tel que agneaux, chèvres, cochons de lait, et petits veaux, peut être transporté également par trains de grande vitesse contre perception des taxes fixées dans le tarif général pour les colis postaux et les marchandises, ou si l'expéditeur le demande à la taxe fixée dans le tarif spécial applicable aux denrées.

ART. 90. — *Animaux sauvages.* — Les animaux sauvages ne sont admis au transport que s'ils sont enfermés dans de solides cages de fer et contre présentation d'une permission délivrée par la police à la station de départ.

Le transport se fait, aux risques de l'expéditeur, généralement par trains de marchandises et exceptionnellement par trains mixtes sur les lignes où ne circulent pas des trains de marchandises. — L'expéditeur doit fournir les prolonges, chaînes et autres objets nécessaires pour consolider le chargement sur wagon des cages ou véhicules contenant les animaux sauvages.

Les envois d'animaux sauvages sont taxés conformément au tarif spécial relatif au transport du gros bétail par wagons complets et aux mêmes conditions.

CHAPITRE IX

CONDITIONS GÉNÉRALES APPLICABLES A L'EXPÉDITION DES MARCHANDISES, DU MATÉRIEL DE TRANSPORT, DES CERCUEILS ET DES ANIMAUX

ART. 97. — *Marchandises encombrantes.* — On considère comme encombrantes :

a). Les marchandises qui ne peuvent être comprimées et dont le poids est inférieur à 150 kilogrammes par mètre cube.

b). Les marchandises qui peuvent être comprimées et dont le poids est inférieur à 200 kilogrammes par mètre cube.

Ces marchandises ont à supporter une surtaxe de 50 p. 100 sur les prix des tarifs correspondants pour la grande ou la petite vitesse, excepté si la lettre de voiture contient l'indication du volume et des mesures qui ont été prises pour base afin de le calculer. — Dans ce dernier cas, après vérification préalable de la déclaration faite, le prix sera perçu sur le poids calculé à raison de 150 ou 200 kilogrammes suivant le cas par mètre cube, en tant que ce mode de décompte sera plus économique pour l'expéditeur.

En général, sont soumises à la surtaxe de 50 p. 100 les marchandises expédiées en grande et petite vitesse dont le nom est marqué d'un V, dans la nomenclature, en tant que leur poids est inférieur à 150 kilogrammes par mètre cube, et celles dont le nom est marqué d'un W, en tant que leur poids est inférieur à 200 kilogrammes par mètre cube; si cependant l'expéditeur fournit sur la lettre de voiture les éléments du calcul des dimensions, le prix sera décompté de la façon la plus favorable pour lui, soit d'après le poids surtaxé comme il est indiqué ci-dessus, soit d'après le poids réel si ce dernier dépasse 150 à 200 kilogrammes par mètre cube.

Les frais à percevoir, d'après les indications de cet article pour les marchandises encombrantes qui ne remplissent pas entièrement un wagon, ne peuvent dépasser ceux qui résulteraient de l'application des articles 56 et 67 si les marchandises composaient le chargement complet d'un wagon.

Les prescriptions qui précèdent ne sont pas applicables aux emballages vides transportés en petite vitesse, ni aux paniers vides à cocons même quand ils sont transportés en grande vitesse.

La Compagnie peut dans la nomenclature désigner d'autres marchandises encore comme encombrantes, en tant que cela pourrait être utile pour une application équitable des tarifs.

ART. 98. — *Marchandises exigeant des précautions particulières en cours de transport.* — Pour les marchandises exigeant des précautions particulières en cours de transport, par exemple les objets explosibles ou inflammables, les acides minéraux, les liquides en bonbonnes de verre non emballées, la Compagnie peut, sous réserve de l'application du contrôle administratif surélever les frais de 50 p. 100 en tant qu'il n'est rien prescrit d'autre dans les différents tarifs. — La Compagnie fait connaître au public par un avis les marchandises auxquelles cette prescription est applicable.

ART. 99. — *Marchandises transportées en wagons spéciaux et matériel roulant.* — Les marchandises, meubles, tableaux, statues, objets d'art, etc.,

et le matériel de transport qui, sur la demande écrite de l'expéditeur exprimée dans la lettre de voiture, sont transportés dans des wagons bien couverts de construction spéciale, sont soumis à une surtaxe de 10 p. 100 sur les tarifs correspondants.

Dans le cas où il ne se trouve pas de wagons de cette nature à la station d'expédition et où on doit les faire venir d'une station voisine, la Compagnie perçoit, pour le transport à vide, la somme de 0,113 lire, par wagon et par kilomètre et avec maximum de 11,30 liras par wagon en grande vitesse, et celle de 0,102 lire par wagon et par kilomètre avec maximum de 10,20 liras pour la petite vitesse.

Les frais pour le transport à vide doivent être payés d'avance, et sont acquis à la Compagnie si le wagon spécial n'est pas utilisé par la faute de l'expéditeur.

ART. 100. — *Objets de poids ou de volume exceptionnels.* — Le transport de masses indivisibles d'un poids de 5 à 10 tonnes n'est accepté qu'en petite vitesse et à la condition que le chargement pourra être réparti uniformément sur les roues du wagon et que l'expéditeur aura soin de fournir les prolonges, chaînes et autres objets nécessaires pour la consolidation du chargement sur le wagon.

Les marchandises dont il a été question ci-dessus pour lesquelles la classification n'indique ni classe ni tarif seront taxées aux prix fixés pour les marchandises auxquelles elles sont assimilables, avec surtaxe de 20 p. 100.

Si des dispositions spéciales de service sont nécessaires, la Compagnie peut prolonger de 5 jours les délais fixés dans l'article 70.

Les masses indivisibles d'un poids de plus de 10,000 kilogrammes et celles dont les dimensions dépassent la longueur de trois wagons ne peuvent être expédiées qu'après accord préalable avec la Compagnie. Celle-ci reste libre de refuser le transport s'il est incompatible avec la sécurité de l'exploitation.

Dans les gares qui ne possèdent pas les appareils nécessaires pour le chargement ou le déchargement des masses indivisibles de plus de 3,000 kilogrammes, la Compagnie peut exiger que ces opérations soient faites aux frais de l'expéditeur ou du destinataire, suivant le cas.

ART. 107. — *Utilisation des wagons.* — Les wagons ne doivent, en aucun cas, être chargés au delà de leur capacité de chargement.

Pour les envois par wagons complets, l'expéditeur doit toujours indiquer la capacité qui lui est nécessaire par wagon.

La Compagnie prend le soin de mettre à la disposition de l'expéditeur un wagon du type et de la capacité demandée ; si, cependant, les wagons offerts

n'étaient pas conformes à la demande, l'expéditeur pourrait, indépendamment de son droit au remboursement des frais de demande, renoncer au transport.

Si le wagon mis à disposition a une capacité supérieure à celle demandée, l'expéditeur peut l'utiliser ; il n'a dans ce cas à acquitter que les frais qu'il aurait payés, si le wagon avait eu la capacité de chargement qu'il a demandée, à la condition que le volume des marchandises soit tel qu'elles aient pu contenir dans le wagon demandé.

Si le volume des marchandises exige l'emploi d'un wagon d'une capacité plus grande que celle demandée, les prescriptions des articles 55 et 56 deviennent applicables.

- Pour les marchandises qui sont susceptibles d'une augmentation sous l'influence de l'atmosphère, la Compagnie peut prescrire de limiter le chargement de telle façon que la capacité du wagon ne puisse jamais être dépassée.

Les marchandises que la Compagnie peut transporter en wagons découverts sont indiquées dans une nomenclature soumise à l'approbation de l'administration supérieure. Si l'expéditeur exige l'emploi d'un wagon couvert, il doit payer la taxe correspondante (art. 115).

Pour la désinfection des wagons qui ont transporté des animaux, ou du fumier, ou des cuirs verts en vrac, il sera perçu une taxe de 1 lire par envoi et par wagon. Cette taxe peut être étendue à d'autres marchandises pour lesquelles on estimerait une désinfection du wagon nécessaire.

Si le chargement opéré par l'expéditeur dépasse la capacité du wagon employé, la Compagnie a le droit de décharger l'excédent aux frais de celui-ci, et de faire suivre sur l'envoi la taxe correspondante de déchargement, soit 1,13 lire par tonne en grande vitesse et 1,02 lire par tonne en petite vitesse ; pour la quantité rechargée sur un autre wagon, on applique les tarifs généraux ou spéciaux correspondants, sans préjudice de la perception de l'amende fixée dans l'article 105.

ART. 108. — Prescriptions particulières pour l'application des tarifs. — A l'exception de ce qui est prévu dans les tarifs, les marchandises remises par un expéditeur pour une station d'une autre Compagnie, ou celles qui sont échangées de Compagnie à Compagnie, sont assujetties également à une taxe de réexpédition même s'il n'y a pas déchargement.

Les tarifs spéciaux ne sont appliqués que sur la demande formulée par l'expéditeur dans la lettre de voiture ; cette simple demande du tarif spécial fait supposer l'acceptation de toutes ses prescriptions particulières. Les conditions relatives au point d'expédition, à l'itinéraire, au point de destination, qui sont imposées pour l'application des prix fermes, sont essentielles. Par suite, ces tarifs ne peuvent jamais être appliqués à des transports de marchandises

dans un sens ou dans l'autre si elles viennent ou sont à destination d'autres points que ceux désignés dans le tarif lui-même.

87. Caractère et examen détaillé des tarifs. — Les tarifs de marchandises se divisent en tarifs généraux, tarifs spéciaux applicables d'une façon générale, tarifs intérieurs exceptionnels pour certaines relations de trafic. Cette classification s'applique au trafic intérieur des réseaux de la Méditerranée et de l'Adriatique et au trafic d'échange de ces Compagnies entre elles et avec le réseau sicilien, via Reggio-Messine. Pour le trafic intérieur du réseau sicilien, il existe un tarif particulier.

I. — Les tarifs généraux se distinguent en tarifs de grande et de petite vitesse. La grande vitesse comprend trois classes, la petite vitesse huit classes avec bases et frais accessoires uniformes. Les principales prescriptions et les bases d'application ont été indiquées ci-dessus.

II. — Les tarifs spéciaux applicables d'une façon générale ne le sont pas pour toutes les marchandises, mais pour des articles ou des quantités déterminés et sous des conditions spéciales. Tandis que les bases des tarifs généraux ne varient pas avec la distance, les tarifs spéciaux sont à bases échelonnées mais uniformes sur les trois réseaux. Pour chaque échelon on applique une base spéciale qui est remplacée par celle de l'échelon suivant dès qu'on atteint la distance correspondante, et cela sans rechercher si le transport s'effectue sur un même réseau ou sur les lignes de différents réseaux. Les principales prescriptions relatives à l'application des tarifs spéciaux sont les suivantes :

1. — Les tarifs spéciaux ne sont appliqués que sur la demande exprimée par l'expéditeur dans la déclaration d'expédition ; faute de cette demande, le transport sera effectué aux taxes et aux conditions des tarifs généraux.

2. — Dans le cas où plusieurs tarifs spéciaux sont applicables au même transport et où l'un d'entre eux n'est pas spécialement désigné dans la demande de tarif faite par l'expéditeur, la Compagnie doit choisir celui qui est le plus avantageux pour celui-ci en ce qui concerne la taxe. Pour les envois soumis à une condition de tonnage on décomptera, le cas échéant, le minimum de poids fixé par le tarif spécial si le poids réel lui est inférieur.

3. — Les frais fixes établis par les différents tarifs spéciaux (Diritto fisso) comprennent les frais de chargement, de déchargement et de gare ; ils sont décomptés sur le même poids que celui de la taxe de transport. Si le transport doit emprunter les lignes de trois Compagnies ou plus, il y aura à payer, pour

chaque Compagnie intermédiaire, une surtaxe fixée d'après le tableau ci-après :

| | | | |
|---|---|----------------------------|---------------------|
| Cocons. | { | En grande vitesse. | 33,9 cts par tonne. |
| | | En petite vitesse. | 30,6 — |
| Marchandises des 5 premières séries de petite | | vitesse. | 30,6 — |
| Marchandises des 6 ^e , 7 ^e et 8 ^e séries | | | 15,3 — |
| Bestiaux de toute nature | | | 51,0 par wagon. |

4. — Le minimum de poids par wagon demandé comme condition de l'application d'un tarif spécial en ce qui concerne la taxe est fixé à huit tonnes de chargement. Si pour le chargement de ce minimum un deuxième wagon est nécessaire, la quantité chargée dans le premier est décomptée comme atteignant le minimum pour l'application de la taxe. Le complément à charger dans le deuxième wagon est taxé au tarif spécial correspondant applicable aux marchandises sans condition de tonnage (sous réserves des prescriptions de l'article 97 quand il s'agit de marchandises encombrantes), ou bien le tarif spécial avec condition de tonnage sera décompté sur son minimum si cela est plus avantageux pour l'expéditeur.

5. — Les envois d'un poids, par wagon, supérieur au minimum fixé dans chaque tarif spécial, sont taxés d'après les bases de ce tarif pour la totalité des marchandises transportées dans le cas ci-après.

a). Quand pour l'envoi il n'est employé qu'un wagon d'une capacité quelconque, la taxe est calculée d'après le poids réel des marchandises.

b). Quand pour le transport plusieurs wagons sont employés, le chargement de chacun d'entre eux doit atteindre au moins le minimum fixé par le tarif spécial, ou la taxe doit être perçue comme si ce minimum par wagon était atteint ; quand le matériel employé est d'une capacité supérieure à huit tonnes, le minimum prescrit est élevé d'un huitième par tonne de surplus de capacité. L'excédent des marchandises, chargé dans un autre wagon, sera taxé d'après le tarif spécial et le poids réel, sous réserve des prescriptions de l'article 97 s'il s'agit de marchandises encombrantes.

Les prescriptions du présent article ne sont pas applicables aux transports compris dans le tarif spécial n° 50.

6. — Pour accomplir la condition du tonnage minimum par wagon prescrit par les tarifs spéciaux, l'expéditeur pourra, à ses risques et périls, mélanger des marchandises différentes appartenant à la même série de ces tarifs, à la condition que la nature et le poids correspondant de chacune des catégories seront indiqués séparément et qu'elles seront adressées par un

même expéditeur à un même destinataire. Le chargement mélangé peut aussi être composé de marchandises de différentes séries et du même tarif spécial si cela est autorisé par les conditions de ce tarif spécial.

7. — Les prescriptions des articles 67 et 97 des tarifs et de leurs conditions d'application ne sont pas applicables aux envois taxés sur un minimum de tonnage par wagon ; l'article 97 l'est cependant en ce qui concerne les excédents de poids pour lesquels une exception a été faite dans les conditions ci-dessus indiquées.

8. — Toutes les prescriptions et conditions applicables aux tarifs généraux, y compris celles fixées dans la nomenclature et la classification des marchandises, s'étendent aux tarifs spéciaux en tant qu'elles ne sont pas modifiées par les conditions précédemment indiquées et toutes les autres que pourraient contenir ces tarifs spéciaux.

Il y a en grande vitesse neuf tarifs spéciaux :

N° 1. — Envois d'un poids inférieur à 10 kilogrammes, quatre séries ;

N° 2. — Envois de marchandises de toute nature au-dessus de 10 kilogrammes, en trois séries ;

N° 3. — Dentrées et légumes d'un poids supérieur à 10 kilogrammes, en deux séries ;

N° 4. — Cocons, en quatre séries ;

N° 5. — Emballages vides d'un poids supérieur à 10 kilogrammes, en deux séries ;

N° 6. — Glace et neige d'un poids supérieur à 10 kilogrammes, en deux séries ;

N° 7. — Bières en tonneaux ou barriques d'un poids de plus de 10 kilogrammes, en deux séries ;

N° 8. — Feuilles de mûrier par envoi d'un poids de plus de 10 kilogrammes, en deux séries ;

N° 9. — Journaux en paquets jusqu'à 20 kilogrammes au prix de 0,1469 lire sans distinction de distance.

Depuis le 1^{er} juin 1888 on a appliqué pour un an, à titre provisoire, un tarif spécial de grande vitesse pour les cocons vivants.

Viennent ensuite six tarifs spéciaux pour les transports à vitesse accélérée.

N° 50. — Dentrées par wagons complets ;

N° 51. — Vins indigènes en bouteilles par wagons complets, en deux séries ;

N° 52. — Animaux de la race chevaline par wagons complets, en deux séries ;

N° 53. — Animaux de la race bovine, porcine et ovine par wagons complets, en deux séries ;

N° 54. — Vin ordinaire et vin doux en tonneaux ou barriques par wagons complets, en deux séries ;

N° 55. — Tarif exceptionnel pour le transport des denrées destinées à l'exportation par Vintimille, Modane, Pino Chiasso, Peri, Pontibba et Cormons, en deux séries.

Enfin, il y a encore vingt-cinq tarifs spéciaux de petite vitesse :

N° 75. — Marchandises en général sans condition de tonnage, en huit classes ;

N° 76. — Cocons et chrysalides également sans condition de tonnage.

Tous les autres tarifs spéciaux ne sont appliqués que par remise d'un poids déterminé et variable.

N° 101. — Pour les céréales, les légumes et la farine avec taxes différentes, par remise de huit tonnes par wagon ;

N° 102. — Denrées en six séries par remise d'au moins cinq à huit tonnes par wagon ;

N° 103. — Fruits, fruits de verger et légumes, en quatre séries, par remise de cinq à huit tonnes par wagon au moins ;

N° 104. — Eau, boissons, spiritueux et vin, en quatre séries, par remise de cinq à six tonnes par wagon au moins ;

N° 105. — Denrées coloniales et droguerie, en quatre séries, par remise d'au moins cinq à huit tonnes par wagon ;

N° 106. — Graisses et huiles végétales, en quatre séries, par remise d'au moins cinq à six tonnes par wagon ;

N° 107. — Étoffes, fils et tissus écrus, par dix séries, par remise d'au moins quatre à six tonnes par wagon ;

N° 108. — Denrées, semences, plantes, graines fourragères et autres végétaux, en sept séries, par remise d'au moins quatre à huit tonnes par wagon ;

N° 109. — Produits chimiques et industriels, tels que les médicaments, en sept séries, par remise d'au moins une à huit tonnes par wagon ;

N° 110. — Produits destinés à la teinturerie et à la tannerie, en quatre séries, par remise d'au moins cinq à huit tonnes par wagon ;

N° 111. — Bibelots, ouvrages de luxe, parfumerie et divers objets, en cinq séries, par remise d'au moins trois à cinq tonnes par wagon ;

N° 112. — Imprimés, papiers et fournitures de bureau, en quatre séries, par remise d'au moins cinq à huit tonnes par wagon ;

N° 113. — Produits céramiques et verrerie, en cinq séries, par remise d'au moins six tonnes par wagon ;

N° 114. — Productions animales, en cinq séries, par remise d'au moins cinq à six tonnes par wagon ;

N° 115. — Minéraux métalliques et métaux bruts, en six séries, par remise d'au moins cinq à huit tonnes par wagon ;

N° 116. — Produits métallurgiques et métaux bruts, en six séries, par remise d'au moins cinq à huit tonnes par wagon ;

N° 117. — Machines et outils, en quatre séries, par remise d'au moins cinq à huit tonnes par wagon ;

N° 118. — Bois brut et objets en bois, en six séries, par remise d'au moins quatre à huit tonnes par wagon ;

N° 119. — Goudrons, résines et huiles minérales, en quatre séries, par remise d'au moins six à huit tonnes par wagon ;

N° 120. — Terres et minéraux non métallurgiques, en sept séries, par remise d'au moins six à huit tonnes par wagon ;

N° 121. — Marbres, pierres et autres matériaux de construction, en neuf séries, par remise d'au moins cinq à huit tonnes par wagon ;

N° 122. — Combustibles, en quatre séries, par remise d'au moins six à huit tonnes par wagon ;

N° 123. — Déchets, rognures et fumiers, en six séries, par remise de cinq à six tonnes par wagon ;

N° 124. — Marchandises de dimensions exceptionnelles dépassant la longueur d'un wagon.

III. — Les tarifs exceptionnels ne sont applicables que pour certaines relations et certaines marchandises dans des conditions qu'ils indiquent plus en détail ; en général, il y a un minimum de chargement par wagon imposé. Ils sont directs, c'est-à-dire entre les stations des différents réseaux ou intérieurs entre les stations du même réseau. Il y en a trente-six de la première catégorie, six de la seconde pour le réseau de l'Adriatique et douze pour le réseau de la Méditerranée.

D'après ce qui précède, on voit que le tarif des marchandises se présente comme une classification à la valeur, développée et compliquée comme pour les tarifs français, les difficultés de trafic ne sont pas causées par les tarifs généraux mais par les tarifs spéciaux et exceptionnels. Pour les tarifs généraux, il n'y a pas de distinction entre le détail et le chargement par wagons complets, tandis que la grande majorité des tarifs spéciaux et exceptionnels exige la remise d'un tonnage minimum déterminé et variable avec chacun d'eux. Pour les tarifs généraux et spéciaux, il y a non seulement uniformité de forme dans les prescriptions et la classification, mais encore uniformité de fond dans les bases d'application. Si on ajoute à cela que d'après les articles 3 et 7 des conditions générales de transport, un traitement uniforme pour tous et une complète publicité des tarifs sont prescrits, et que l'Etat s'est réservé dans la convention non seulement un droit de surveillance très minu-

tieux, mais encore une action directe en matière d'établissement et de modification des tarifs, on ne peut douter qu'il ait été beaucoup fait pour défendre le pays contre les inconvénients de l'exploitation privée en ce qui concerne la tarification. L'expérience montrera si cette tentative réussit ou si les tendances naturellement contraires de l'exploitation par l'industrie privée pourront l'emporter. Divers indices sont déjà en faveur de cette dernière hypothèse ; on se plaint notamment de ce que les Compagnies d'exploitation, s'appuyant sur l'article 3 des tarifs et conditions de transport, accordent de nombreuses détaxes qui sont publiées de temps en temps, mais ne sont en réalité utiles qu'à ceux auxquels elles sont tout d'abord accordées.

Pour le transport des cercueils, du matériel roulant et des bestiaux, on se conforme aux conditions des tarifs généraux développées dans le § 50. Pour les bestiaux seulement il existe quelques tarifs spéciaux (n^{os} 52 et 53). Pour ces tarifs également il y a sur les trois réseaux uniformité de forme et de fond.

Enfin, il faut encore remarquer qu'il y a en grande vitesse un impôt de 13 p. 100, en petite vitesse un impôt de 2 p. 100 décompté dans les taxes indiquées précédemment.

Pour les voyageurs, les bagages et les chiens, sont en vigueur les tarifs généraux indiqués dans le § 86, dans lequel l'impôt de 13 p. 100 est décompté. Pour le trafic voyageurs, il n'y a que trois classes sauf sur deux lignes, Naples-Bénévent et Naples-Castellamare, sur lesquelles circulent aussi des voitures de quatrième classe à la taxe de 3,39 centimes par voyageur et par kilomètre. En outre, il y a des prescriptions spéciales pour les coupés-lits, les billets d'aller et retour, les billets circulaires et d'abonnements. En général les prescriptions sont de nature aggravante.

Les billets d'aller et retour ne sont pas délivrés d'une façon générale, mais seulement pour des stations déterminées. Ils donnent droit à effectuer le voyage d'aller le jour et dans le train pour lequel ils sont délivrés et à effectuer le retour par tout train du même jour, même si celui-ci n'arrivait à destination que dans la matinée du lendemain. Seuls les billets délivrés la veille ou le jour des fêtes donnent droit au retour pendant le jour plein qui suit la fête par tout train arrivant régulièrement à destination avant minuit. Les billets d'aller et retour ne peuvent se céder et la rétrocession est punie d'une amende¹.

¹ Le règlement sur la police des Chemins de fer italiens contient à ce sujet ce qui suit :

• Art. 56. — Les billets à prix réduits pour voyageurs de Chemins de fer et ceux qui ont été accordés avec prix de faveur par rapport aux prix généraux ne peuvent être cédés. Il est donc défendu de faire usage du coupon de retour d'un billet d'aller et retour ou d'autres billets incessibles à toute autre personne qu'à celle à laquelle ils ont été délivrés, pour

voyager sur les lignes publiques. — Personne ne doit voyager ou chercher à voyager en utilisant un coupon ou un billet réduit obtenu en dépit des deux §§ précédents.

L'achat et la vente de ces billets sont défendus, et il ne doit pas être tenté de procurer aux personnes qui doivent payer le prix des tarifs généraux pour un voyage ordinaire, une réduction de prix pour voyager sur les lignes publiques.

Arr. 65. — Celui qui transgresse les prescriptions des §§ 2 et 3 de l'article 57 sera puni d'une amende pouvant aller jusqu'à 100 liras, ceux qui violent le § 4 de cet article sont passibles d'une amende pouvant aller jusqu'à 500 liras.

CHAPITRE VIII

FRANCE¹

88. Prescriptions relatives aux tarifs émanant de la loi et du contrôle administratif². — En France, l'Etat exerce sur les Chemins de fer, même en ce qui concerne les tarifs, un droit de contrôle très étendu. On l'indique d'une façon générale en disant que l'homologation des tarifs appartient à l'Etat. Ce qu'il faut entendre par là en matière de tarification a été longtemps discuté et n'est pas encore établi d'une façon incontestable quoiqu'on se soit efforcé de faire disparaître les obscurités dans les cahiers des charges imposées aux Chemins de fer français depuis 1857.

Léon Aucoc (*Les tarifs des Chemins de fer et l'autorité de l'Etat*, p. 15) résume ainsi qui suit, la signification de l'homologation des tarifs :

« Tout le système de la législation sur l'homologation des tarifs peut se résumer en quelques mots. Aux concessionnaires appartient l'initiative, au Gouvernement un droit de veto. L'initiative aux mains des Compagnies leur permet de chercher les combinaisons les plus productives en même temps que les plus satisfaisantes pour la masse des intérêts engagés. Le veto aux mains du Gouvernement leur permet d'empêcher les combinaisons abusives qui lésaient l'intérêt public et blessaient l'équité. »

Cependant le principe d'homologation n'accorde pas purement et simplement un droit de veto.

Le ministre qui peut refuser son homologation peut aussi indiquer aux Compagnies les modifications moyennant lesquelles il l'accorderait. Les Compagnies demeurent libres d'accepter ou de refuser ces modifications; si elles refusent, la proposition tombe; si elles acceptent, si elles se soumettent aux prescriptions ministérielles, les prix modifiés doivent être l'objet d'un nouvel affichage et ne peuvent être perçus qu'un mois après la date de cet affichage.

¹ Voir mon Mémoire relatif à la tarification française, *Archives des Chemins de fer*, année 1886, p. 525-569.

² Voir Picard, *les Chemins de fer français*, IV^e volume; *Traité des Chemins de fer*, vol. IV.

Le droit d'homologation découle des articles 44-50, de l'ordonnance du 15 novembre 1846 qui ont fixé également la méthode à employer pour mettre en application de nouveaux tarifs et modifier ceux qui existent, de l'article 48 des cahiers des charges de 1857, et de différents arrêtés ministériels qui ont complété cette réglementation.

Les articles 44 à 50 de l'ordonnance sont ainsi conçus.

DE LA PERCEPTION DES TAXES ET DES FRAIS ACCESSOIRES

ART. 44. — Aucune taxe, de quelque nature qu'elle soit, ne pourra être perçue par la Compagnie qu'en vertu d'une homologation du ministre des travaux publics.

Les taxes perçues actuellement sur les Chemins dont les concessions sont antérieures à 1835, et qui ne sont pas encore régularisées, devront l'être avant le 1^{er} avril 1847.

ART. 45. — Pour l'exécution du § 1^{er} de l'article qui précède, la Compagnie devra dresser un tableau des prix qu'elle a l'intention de percevoir, dans la limite du maximum autorisé par le cahier des charges, pour le transport des voyageurs, des bestiaux, marchandises et objets divers, et en transmettre en même temps des expéditions au ministre des travaux publics, aux préfets des départements traversés par le Chemin de fer et aux commissaires royaux.

ART. 46. — La Compagnie devra, en outre, dans le plus court délai et dans les formes énoncées en l'article précédent, soumettre ses propositions au ministre des travaux publics pour les prix de transport non déterminés par le cahier des charges et à l'égard desquels le ministre est appelé à statuer.

ART. 47. — Quant aux frais accessoires, tels que ceux de chargement, de déchargement et d'entrepôt dans les gares et magasins du Chemin de fer, et, quant à toutes les taxes qui doivent être réglées annuellement, la Compagnie devra en soumettre le règlement à l'approbation du ministre des travaux publics dans le dixième mois de chaque année. Jusqu'à décision, les anciens tarifs continueront à être perçus.

ART. 48. — Les tableaux des taxes et des frais accessoires approuvés seront constamment affichés dans les lieux les plus apparents des gares et des stations des Chemins de fer.

ART. 49. — Lorsque la Compagnie voudra apporter quelques changements

aux prix autorisés, elle en donnera avis au ministre des travaux publics, aux préfets des départements traversés et aux commissaires royaux.

Le public sera en même temps informé par des affiches des changements soumis à l'approbation du ministre.

A l'expiration du mois, à partir de la date de l'affiche, lesdites taxes pourront être perçues si, dans cet intervalle, le ministre des travaux publics les a homologuées.

Si les modifications à quelques-uns des prix affichés étaient prescrites par le ministre, les prix modifiés devront être affichés de nouveau et ne pourront être mis en perception qu'un mois après la date de ces affiches.

ART. 50. — La Compagnie sera tenue d'effectuer avec soin, exactitude et célérité, et sans tour de faveur, les transports de marchandises, bestiaux et objets de toute nature qui lui seront confiés.

Au fur et à mesure que des colis, des bestiaux ou des objets quelconques arriveront au Chemin de fer, enregistrement en sera fait immédiatement, avec mention du prix total dû pour le transport. Le transport s'effectuera dans l'ordre des inscriptions, à moins de délais demandés ou consentis par l'expéditeur, et qui seront mentionnés dans l'enregistrement.

Un récépissé devra être délivré à l'expéditeur, s'il le demande, sans préjudice, s'il y a lieu, de la lettre de voiture. Le récépissé énoncera la nature et le poids des colis, le prix total du transport et le délai dans lequel ce transport devra être effectué. Les registres mentionnés au présent article seront représentés à toute réquisition des fonctionnaires et agents chargés de veiller à l'exécution du présent règlement.

D'après les prescriptions de ces documents, aucune taxe ne peut être perçue sans homologation préalable. Les Compagnies doivent envoyer leurs projets de tarifs et de modifications de tarifs au ministre, aux préfets des départements que traversent les lignes intéressées et à l'inspecteur général du contrôle qui a remplacé le commissaire royal; en même temps elles doivent les porter à la connaissance du public par l'affichage dans les gares. Avec la proposition, le ministre doit recevoir un rapport motivé¹.

D'après les circulaires ministérielles du 15 février 1862 et du 23 août 1875, les préfets doivent communiquer un exemplaire du projet aux chambres de commerce de leurs départements qui y sont intéressées; celles-ci ont le droit de présenter leurs observations au ministre dans le délai d'un mois.

De plus l'administration centrale publie chaque semaine une nomenclature

¹ Voir Circulaires ministérielles du 31 juillet 1857 et du 9 octobre 1878.

des tarifs soumis à l'homologation et l'adresse à toutes les chambres de commerce qui pendant le délai d'un mois à dater de l'affichage, peuvent exprimer leur avis¹.

L'examen des propositions de tarifs soumises à l'homologation est devenu dans ces derniers temps plus approfondi en raison des plaintes nombreuses que soulevaient la tarification des Chemins de fer français ; auparavant au contraire, il n'était souvent que superficiel ; c'était une pure formalité. Il incombe d'abord aux agents locaux du contrôle administratif (inspecteurs particuliers et principaux de l'exploitation commerciale) ; ceux-ci ont à transmettre ensuite ces propositions avec leurs observations à l'inspecteur général du contrôle dont ils dépendent. Par les arrêtés ministériels du 24 août 1878 et 16 juillet 1880, les inspecteurs auxquels est confié la surveillance administrative des diverses Compagnies ont été chargés d'examiner avec le plus grand soin les propositions de tarifs concernant leur rayon d'action, et spécialement l'influence de ces tarifs sur les intérêts en concurrence des différentes branches de commerce et d'industrie. Tout le dossier est soumis au Comité consultatif des Chemins de fer qui fait au ministre des propositions en faveur de l'homologation, des modifications ou de la non-acceptation du tarif.

Si le ministre accorde l'homologation, les tarifs ne peuvent entrer au plus tôt en vigueur qu'un mois après l'affichage. Si le ministre demande des modifications, la Compagnie a, comme il a été dit ci-dessus, le choix entre le retrait de la proposition de tarif ou l'acceptation des modifications qui ne peuvent être appliquées qu'après nouvel affichage d'un mois.

D'après l'article 47 de l'ordonnance de 1846, les frais accessoires sont également soumis à l'approbation ministérielle. D'après l'article 48, les tarifs en vigueur doivent être affichés dans les lieux les plus apparents des stations. De plus ils sont communiqués par les préfets aux chambres de commerce. Ce qui a une importance spéciale au point de vue de la stabilité des tarifs, c'est la prescription de l'article 48 du cahier des charges de 1857, d'après lequel « les taxes abaissées ne pourront être relevées qu'après un délai de trois mois au moins pour les voyageurs et d'un mois pour les marchandises ».

Depuis 1857, on n'accorde plus qu'une homologation provisoire des tarifs pour s'assurer dans le cas où ce serait nécessaire le droit de la retirer. Les grandes Compagnies ont combattu précédemment ce procédé comme illégal, mais depuis 1880 elles ont renoncé à leur opposition ; par contre, le ministre a déclaré qu'il respecterait pour la suppression de cette homologation provisoire les mêmes formalités que pour l'homologation proprement dite.

Dans des cas particulièrement pressants, par exemple quand l'examen des

¹ Voir Circulaire ministérielle du 23 janvier 1880.

propositions de tarifs demanderait trop de temps et que l'avantage procuré par l'application des tarifs est incontestable, le ministre possède à titre exceptionnel l'autorisation de faire mettre les tarifs en vigueur avant l'accomplissement des formalités d'homologation.

Pour les tarifs des Chemins d'intérêt local et des tramways, le droit d'homologation appartient, d'après l'article 5 de la loi du 11 juin 1880, au ministre des travaux publics si le Chemin traverse plus d'un département ou s'il s'agit de tarifs directs avec d'autres Chemins, et au préfet intéressé dans les cas contraires.

Les tarifs de transit et d'exportation ne sont pas soumis aux prescriptions qui précèdent en ce qui concerne l'homologation. D'après l'ordonnance du 26 avril 1862, le ministre des travaux publics peut autoriser les Compagnies à fixer pour le trafic de transit les prix et conditions qu'elles jugent propres à combattre la concurrence étrangère. Elles ne sont tenues pour l'application et les surélévations de ces tarifs à aucune publicité préalable, ni à aucun délai. Elles doivent, la veille de l'application du tarif, l'afficher dans les stations qui y sont dénommées et le soumettre au ministre des travaux publics; celui-ci a le droit d'en interdire l'application à tout moment. Par l'arrêté du 1^{er} août 1864 les ports français ont été divisés en plusieurs groupes pour chacun desquels le prix total devra être le même pour tous les ports desservis directement par les voies ferrées d'un même réseau.

Des tarifs d'exportation à taxes réduites peuvent être mis en application sans publicité préalable quand ils ont été communiqués au ministre et que celui-ci ne s'y est pas opposé dans le délai de cinq jours. Ils peuvent être surélevés au bout de trois mois, mais en observant les formalités prescrites pour les tarifs ordinaires. Ils sont portés à la connaissance du public par voie d'affiches dans les gares.

Dans l'article 50 de l'ordonnance du 15 novembre 1846, il est, de plus, prescrit d'exécuter les transports sans tour de faveur¹.

En outre, il a été prescrit par les articles 48, 49 et 53 des cahiers des charges de 1857 et 1859 d'appliquer toutes les taxes indistinctivement et sans aucune faveur. Par suite on a interdit ce qu'on appelait précédemment des

¹ Les motifs qui ont fait introduire cet article sont exposés d'une façon remarquable et faisant ressortir très clairement sa nécessité dans le rapport adressé au roi comme justification de l'ordonnance du 15 novembre 1846; ce rapport (voir Picard, *les Chemins de fer français*, p. 48), dit ce qui suit : « L'article 50 prescrit les mesures nécessaires pour assurer un traitement uniforme à tous les expéditeurs dans l'application des tarifs. Cette uniformité de traitement est une des prescriptions les plus importantes des concessions. Les Chemins de fer sont un monopole; il est en général impossible de les concurrencer et par suite c'est un devoir indispensable des Compagnies d'appliquer uniformément les tarifs qu'elles perçoivent. Sans cette uniformité, il n'y a aucune sécurité pour le commerce ni pour l'industrie; aucune base solide pour les affaires. L'administration supérieure doit donc, en tant que cela dépend d'elle, veiller à la stricte observation des règles précédentes, et les conditions fixées dans l'article 50 donnent toute garantie à cet égard. »

« traités particuliers », avantages concédés spécialement à certains clients importants, et les tarifs d'abonnement, tarifs réduits en faveur des expéditeurs qui s'engageaient à remettre tous leurs transports à la Compagnie correspondante, à l'exclusion de toute autre entreprise de transport concurrente.

Les tarifs différentiels ont été admis, mais avec la clause des stations non dénommées introduite depuis 1864 dans ces tarifs. Cette clause est ainsi conçue : « Les marchandises qui se trouvent dans les conditions déterminées pour profiter des prix du tarif spécial et qui sont expédiées de ou pour une station non dénommée dans ce tarif, peuvent profiter des prix dudit tarif en payant pour la distance entière depuis la dernière station dénommée située avant le lieu de départ jusqu'à la première station dénommée située après le lieu de destination, si la taxe ainsi calculée est plus avantageuse que celle du tarif général. »

Cette clause est également appliquée pour quelques tarifs réduits relatifs aux voyageurs.

Les cahiers des charges de 1857 pour les réseaux du Nord, de Paris à Orléans, de Paris-Lyon-Méditerranée et du Midi et de 1859 pour les réseaux de l'Est et de l'Ouest contiennent dans leur titre IV des prescriptions importantes relatives aux tarifs, et en particulier les prix maxima à percevoir par ces grandes Compagnies. Dans les derniers, on distingue entre les droits de péage et les prix de transport. Les premiers fixent la redevance à payer par un tiers pour l'utilisation de la ligne; ils n'ont pas été appliqués à ce point de vue parce que, comme il a été expliqué précédemment, on a reconnu qu'il était impraticable d'adopter l'idée qu'on se faisait au début des Chemins de fer de voir différentes personnes ou sociétés se servir d'une ligne pour y effectuer des transports avec leur propre matériel, wagons et machines.

Les deux taxes de péage et de transport sont perçues quand la Compagnie effectue elle-même le transport sur la ligne.

Ci-après les prescriptions du titre IV.

TITRE IV

TAXES ET CONDITIONS RELATIVES AU TRANSPORT DES VOYAGEURS ET DES MARCHANDISES

ART. 42. — Pour indemniser la Compagnie des travaux et dépenses qu'elle s'engage à faire par le présent cahier des charges et sous la condition expresse qu'elle en remplira toutes les obligations, le gouvernement accorde l'autorisation de percevoir, pendant toute la durée de la concession, les droits de péage et les prix de transport ci-après déterminés :

| TARIF | | PRIX | | |
|---|---|----------|--------------|--------|
| | | de péage | de transport | Totaux |
| 1° PAR TÊTE ET PAR KILOMÈTRE | | | | |
| <i>Grande vitesse.</i> | | | | |
| Voyageurs | Voitures couvertes, garnies et fermées à glace (1 ^{re} classe)..... | 0,067 | 0,033 | 0,10 |
| | Voitures couvertes fermées à glace, à banquettes rembourrées (2 ^e classe)... | 0,050 | 0,025 | 0,075 |
| | Voitures couvertes et fermées à vitres (3 ^e classe)..... | 0,037 | 0,018 | 0,055 |
| Enfants | Au-dessous de 3 ans, les enfants ne paient rien à la condition d'être portés sur les genoux des personnes qui les accompagnent. | | | |
| | De 3 à 7 ans ils paient demi-place et ont droit à une place distincte; toutefois dans un même compartiment, deux enfants ne pourront occuper que la place d'un voyageur. | | | |
| | Au-dessus de 7 ans, ils paient place entière. | | | |
| | Chiens transportés par trains de voyageurs..... (Sans que la perception puisse être inférieure à 0 fr. 30.) | 0,010 | 0,005 | 0,015 |
| <i>Petite vitesse.</i> | | | | |
| | Bœufs, vaches, taureaux, chevaux, mulets, bêtes de trait..... | 0,07 | 0,03 | 0,10 |
| | Veaux et porcs..... | 0,025 | 0,015 | 0,04 |
| | Moutons, brebis, agneaux, chèvres..... (Lorsque les animaux ci-dessus dénommés seront, sur la demande des expéditeurs, transportés à la vitesse des trains de voyageurs, les prix seront doublés.) | 0,01 | 0,01 | 0,02 |
| 2° PAR TONNE ET PAR KILOMÈTRE | | | | |
| <i>Marchandises transportées en grande vitesse.</i> | | | | |
| | Huitres, poissons frais, denrées, excédents de bagage et marchandises de toute classe transportés à la vitesse d'un train de voyageurs..... | 0,20 | 0,16 | 0,36 |
| <i>Marchandises transportées à petite vitesse.</i> | | | | |
| | PREMIÈRE CLASSE. — Spiritueux, huiles, bois de menuiserie, de teinture et autres bois exotiques, produits chimiques non dénommés, œufs, viande fraîche, gibier, sucre, café, drogues, épicerie, tissus, denrées coloniales, objets manufacturés, armes... | 0,09 | 0,07 | 0,16 |
| | DEUXIÈME CLASSE. — Blés, grains, farines, légumes farineux, riz, maïs, châtaignes et autres denrées alimentaires, chaux et plâtre, charbon de bois, bois à brûler dit de corde, perches, chevrons, planches, | | | |

| TARIF | PRIX | | |
|---|----------|--------------|--------|
| | de péage | de transport | Totaux |
| madriers, bois de charpente, marbre en bloc, al-bâtre, bitume, cotons, laines, vins, vinaigres, bois-sons, bières, levûre sèche, coke, fers, cuivres, plomb et autres métaux ouvrés ou non, fontes moulées..... | 0,08 | 0,06 | 0,14 |
| TROISIÈME CLASSE. — Houille, marne, cendres, fumiers et engrais, pierres à chaux et à plâtre, pavés et matériaux pour la construction et la réparation des routes, pierres de taille et produits de carrières, minerais de fer et autres, fonte brute, sel, moellons, meulières, cailloux, sable, argiles, briques, ardoises..... | 0,06 | 0,04 | 0,10 |
| 3° VOITURES ET MATÉRIEL ROULANT TRANSPORTÉS A PETITE VITESSE | | | |
| <i>Par pièce et par kilomètre.</i> | | | |
| Wagon ou chariot pouvant porter de 3 à 6 tonnes .. | 0,09 | 0,06 | 0,15 |
| — — — plus de 6 tonnes .. | 0,12 | 0,08 | 0,20 |
| Locomotive pesant de 12 à 18 tonnes (ne trainant pas de convoi) | 1,80 | 1,20 | 3 |
| Locomotive pesant plus de 18 tonnes (ne trainant pas de convoi) | 2,25 | 1,50 | 3,75 |
| Tender de 7 à 10 tonnes..... | 0,90 | 0,60 | 1,50 |
| — de plus de 10 tonnes..... | 1,35 | 0,90 | 2,25 |
| Les machines locomotives seront considérées comme ne trainant pas de convoi, lorsque le convoi remorqué, soit de voyageurs, soit de marchandises, ne comportera pas un péage au moins égal à celui qui serait perçu sur la locomotive et son tender marchant sans rien traîner. | | | |
| Le prix à payer pour un wagon chargé ne pourra jamais être inférieur à celui qui serait dû pour un wagon marchant à vide. | | | |
| Voiture à deux et quatre roues, à un fond et à une seule banquette dans l'intérieur..... | 0,15 | 0,10 | 0,25 |
| Voiture à quatre roues, à deux fonds et à deux banquettes dans l'intérieur, omnibus, diligences, etc.. | 0,18 | 0,14 | 0,32 |
| Lorsque, sur la demande des expéditeurs, les transports auront lieu à la vitesse des trains de voyageurs, les prix ci-dessus seront doublés. Dans ce cas, deux personnes pourront sans supplément de prix voyager dans les voitures à une banquette et trois dans les voitures à deux banquettes, omnibus, diligences, etc.; les voyageurs excédant ce nombre paieront le prix de la deuxième classe. | | | |
| Voitures de déménagement à deux ou à quatre roues, vides..... | 0,12 | 0,08 | 0,20 |
| Ces voitures lorsqu'elles seront chargées, paieront en sus des prix ci-dessus, par tonne de chargement et par kilomètre..... | 0,08 | 0,06 | 0,14 |

| TARIF | PRIX | | |
|---|----------|--------------|--------|
| | de péage | de transport | Totaux |
| <p>4° SERVICE DES POMPES FUNÈBRES ET TRANSPORT DES CERCUEILS</p> <p><i>Grande vitesse.</i></p> <p>Une voiture des pompes funèbres, renfermant un ou plusieurs cercueils, sera transportée aux mêmes prix et conditions qu'une voiture à quatre roues, à deux fonds et à deux banquettes.....</p> <p>Chaque cercueil confié à l'Administration du Chemin de fer sera transporté dans un compartiment isolé au prix de.....</p> | 0,36 | 0,28 | 0,64 |
| | 0,18 | 0,12 | 0,30 |

Les prix déterminés ci-dessus pour les transports à grande vitesse, ne comprennent pas l'impôt dû à l'Etat.

Il est expressément entendu que les prix de transport ne seront dus à la Compagnie qu'autant qu'elle effectuerait elle-même ces transports à ses frais et par ses propres moyens; dans le cas contraire, elle n'aura droit qu'aux prix fixés pour le péage. La perception aura lieu d'après le nombre de kilomètres parcourus. Tout kilomètre entamé sera payé comme s'il avait été parcouru en entier.

Si la distance parcourue est inférieure à six kilomètres, elle sera comptée pour six kilomètres.

Le poids de la tonne est de mille kilogrammes.

Les fractions de poids ne seront comptées, tant pour la grande que pour la petite vitesse, que par centième de tonne ou par dix kilogrammes.

Ainsi, tout poids compris entre zéro et dix kilogrammes payera comme dix kilogrammes; entre dix et vingt kilogrammes, comme vingt kilogrammes, etc.

Toutefois, pour les excédents de bagages et marchandises à grande vitesse, les coupures seront établies: 1° de zéro à cinq kilogrammes; 2° au-dessus de cinq jusqu'à dix kilogrammes; 3° au-dessus de dix par fraction indivisible de dix kilogrammes.

Quelle que soit la distance parcourue, le prix d'une expédition quelconque, soit en grande, soit en petite vitesse, ne pourra être moindre de quarante centimes.

Dans le cas où le prix de l'hectolitre de blé s'élèverait sur le marché régulateur d..... à vingt francs ou au-dessus, le gouvernement pourra exiger de la Compagnie que le tarif du transport des blés, grains, riz, maïs, farines

et légumes farineux, péage compris, ne puisse s'élever au maximum qu'à sept centimes par tonne et par kilomètre.

ART. 43. — A moins d'une autorisation spéciale et révocable de l'administration, tout train de voyageurs devra contenir des voitures de toute classe en nombre suffisant pour toutes les personnes qui se présenteraient dans les bureaux du Chemin de fer.

Dans chaque train de voyageurs, la Compagnie aura la faculté de placer des voitures à compartiments spéciaux pour lesquels il sera établi des prix particuliers, que l'administration fixera, sur la proposition de la Compagnie ; mais le nombre des places à donner dans ces compartiments ne pourra dépasser le cinquième du nombre total des places du train.

ART. 44. — Tout voyageur dont le bagage ne pèsera pas plus de trente kilogrammes, n'aura à payer, pour le port de son bagage, aucun supplément du prix de sa place.

Cette franchise ne s'appliquera pas aux enfants transportés gratuitement et elle sera réduite à vingt kilogrammes pour les enfants transportés à moitié prix.

ART. 45. — Les animaux, denrées, marchandises, effets et autres objets non désignés dans le tarif seront rangés, pour les droits à percevoir, dans les classes avec lesquelles elles auront le plus d'analogie, sans que jamais (sauf les exceptions formulées aux articles 46 et 47 ci-après) aucune marchandise non dénommée puisse être soumise à une taxe supérieure à celle de la première classe du tarif ci-dessus.

Les assimilations de classes pourront être provisoirement réglées par la Compagnie ; mais elles seront soumises immédiatement à l'administration, qui prononcera définitivement.

ART. 46. — Les droits de péage et les prix de transport déterminés au tarif, ne sont point applicables à toute masse indivisible pesant plus de trois mille kilogrammes (3.000 k.).

Néanmoins la Compagnie ne pourra se refuser à transporter les masses indivisibles, pesant de trois mille à cinq mille kilogrammes ; mais les droits de péage et les prix de transport seront augmentés de moitié.

La Compagnie ne pourra être contrainte de transporter les masses pesant plus de 5,000 kilogrammes.

Si, nonobstant la disposition qui précède, la Compagnie transporte des masses indivisibles pesant plus de cinq mille kilogrammes, elle devra, pen-

dant trois mois au moins, accorder les mêmes facilités à tous ceux qui en feraient la demande. Dans ce cas, les prix de transport seront fixés par l'administration, sur la proposition de la Compagnie.

ART. 47. — Les prix de transport déterminés au tarif ne sont point applicables :

1° Aux denrées et objets qui ne sont pas nommément énoncés dans le tarif et qui ne pèsent pas deux cents kilogrammes sous le volume d'un mètre cube ;

2° Aux matières explosibles ou inflammables, aux animaux et objets dangereux, pour lesquels des règlements de police prescriraient des précautions spéciales ;

3° Aux animaux dont la valeur excéderait cinq mille francs ;

4° A l'or et à l'argent, soit en lingots, soit monnayés ou travaillés au plaqué d'or ou d'argent, au mercure et au platine, ainsi qu'aux bijoux, dentelles, pierres précieuses, objets d'art et autres valeurs ;

5° Et, en général, à tous paquets, colis ou excédents de bagages, pesant isolément quarante kilogrammes et au-dessous.

Toutefois les prix de transport déterminés au tarif sont applicables à tous paquets ou colis, quoique emballés à part, s'ils font partie d'envois pesant ensemble plus de quarante kilogrammes d'objets envoyés par une même personne à une même personne. Il en sera de même pour les excédents de bagages qui pèsent ensemble ou isolément plus de quarante kilogrammes.

Le bénéfice de la disposition énoncée dans le paragraphe précédent, en ce qui concerne les paquets et colis, ne peut être invoqué par les entrepreneurs de messagerie, de roulage et autres intermédiaires de transport, à moins que les articles par eux envoyés ne soient réunis en un seul colis.

Dans les cinq cas, ci-dessus spécifiés, les prix de transport seront arrêtés annuellement par l'administration, tant pour la grande que pour la petite vitesse, sur la proposition de la Compagnie.

En ce qui concerne les paquets ou colis mentionnés au § 5 ci-dessus, les prix de transport devront être calculés de telle manière qu'en aucun cas un de ces paquets ou colis ne puisse payer un prix plus élevé qu'un article de même nature pesant plus de 40 kilogrammes.

ART. 48. — Dans le cas où la Compagnie jugerait convenable, soit pour le parcours total, soit pour les parcours partiels de la voie de fer, d'abaisser avec ou sans conditions au-dessous des limites déterminées par le tarif, les taxes qu'elle est autorisée à percevoir, les taxes abaissées ne pourront être

relevées qu'après un délai de trois mois au moins pour les voyageurs et d'un an au moins pour les marchandises.

Toute modification de tarif proposée par la Compagnie sera annoncée un mois d'avance par des affiches.

La perception des tarifs modifiés ne pourra avoir lieu qu'avec l'homologation de l'administration supérieure conformément aux dispositions de l'ordonnance du 15 novembre 1846.

La perception des taxes devra se faire indistinctement et sans aucune faveur.

Tout traité particulier qui aurait pour effet d'accorder à un ou plusieurs expéditeurs une réduction sur les tarifs approuvés demeure formellement interdit.

Toutefois cette disposition n'est pas applicable aux traités qui pourraient intervenir entre le Gouvernement et la Compagnie dans l'intérêt des services publics, ni aux réductions ou remises qui seraient accordées par la Compagnie aux indigents.

En cas d'abaissement des tarifs, la réduction portera proportionnellement sur le péage et sur le transport.

ART. 49. — La Compagnie sera tenue d'effectuer constamment avec soin, exactitude et célérité, et sans tour de faveur, le transport des voyageurs, bestiaux, denrées, marchandises et objets quelconques qui lui seront confiés.

Les colis, bestiaux et objets quelconques seront inscrits à la gare d'où ils partent et à la gare où ils arrivent, sur des registres spéciaux, au fur et à mesure de leur réception ; mention sera faite, sur les registres de la gare de départ, du prix total dû pour le transport.

Pour les marchandises ayant une même destination, les expéditions auront lieu suivant l'ordre de leur inscription à la gare de départ.

Toute expédition de marchandises sera constatée, si l'expéditeur le demande, par une lettre de voiture dont un exemplaire restera aux mains de la Compagnie et l'autre aux mains de l'expéditeur. Dans le cas où l'expéditeur ne demanderait pas de lettre de voiture, la Compagnie sera tenue de lui délivrer un récépissé qui énoncera la nature et le poids du colis, le prix total du transport et le délai dans lequel ce transport devra être effectué.

ART. 50. — Les animaux, denrées, marchandises et objets quelconques seront expédiés et livrés de gare à gare dans les délais résultant des conditions ci-après exprimées :

1° Les animaux, denrées, marchandises et objets quelconques, à grande

vitesse, seront expédiés par le premier train de voyageurs comprenant des voitures de toutes classes, et correspondant avec leur destination, pourvu qu'ils aient été présentés à l'enregistrement trois heures avant le départ de ce train.

Ils seront mis à la disposition des destinataires dans le délai de deux heures après l'arrivée du même train.

2° Les animaux, denrées, marchandises et objets quelconques à petite vitesse seront expédiés dans le jour qui suivra celui de la remise; toutefois l'administration supérieure pourra étendre ce délai à deux jours.

Le maximum de durée du trajet sera fixé par l'administration, sur la proposition de la Compagnie, sans que ce maximum puisse excéder vingt-quatre heures par fraction indivisible de 125 kilomètres.

Les colis seront mis à la disposition des destinataires dans le jour qui suivra celui de leur arrivée effective en gare.

Le délai total résultant des trois paragraphes ci-dessus, sera seul obligatoire pour la Compagnie.

Il pourra être établi un tarif réduit, approuvé par le Ministre, pour tout expéditeur qui acceptera des délais plus longs que ceux déterminés ci-dessus pour la petite vitesse.

Pour le transport des marchandises, il pourra être établi sur la proposition de la Compagnie, un délai moyen entre ceux de la grande et de la petite vitesse. Le prix correspondant à ce délai sera un prix intermédiaire entre ceux de la grande et de la petite vitesse.

L'administration supérieure déterminera, par des règlements spéciaux, les heures d'ouverture et de fermeture des gares et stations, tant en hiver qu'en été, ainsi que les dispositions relatives aux denrées apportées par les trains de nuit et destinées à l'approvisionnement des marchés des villes. Lorsque la marchandise devra passer d'une ligne sur une autre sans solution de continuité, les délais de livraison et d'expédition au point de jonction seront fixés par l'administration, sur la proposition de la Compagnie.

ART. 51. — Les frais accessoires non mentionnés dans les tarifs, tels que celui d'enregistrement, de chargement, de déchargement et de magasinage dans les gares seront fixés annuellement par l'administration, sur la proposition de la Compagnie.

ART. 52. — La Compagnie sera tenue de faire, soit par elle-même, soit par un intermédiaire dont elle répondra, le factage et le camionnage pour la remise au domicile des destinataires de toutes les marchandises qui lui sont confiées.

Le factage et le camionnage ne seront point obligatoires en dehors du rayon de l'octroi, non plus que pour les gares qui desserviraient soit une population agglomérée de moins de cinq mille habitants, soit un centre de population de cinq mille habitants situé à plus de 5 kilomètres de la gare du chemin de fer.

Les tarifs à percevoir seront fixés par l'administration, sur la proposition de la Compagnie; ils seront applicables à tout le monde sans distinction.

Toutefois, les expéditeurs et destinataires resteront libres de faire eux-mêmes, et à leurs frais, le factage et le camionnage des marchandises.

ART. 53. — A moins d'une autorisation spéciale de l'administration il est interdit à la Compagnie, conformément à l'article 14 de la loi du 15 juillet 1845, de faire directement ou indirectement avec des entreprises de transport de voyageurs ou de marchandises par terre ou par eau, sous quelque dénomination ou forme que ce puisse être, des arrangements qui ne seraient pas consentis en faveur de toutes les entreprises desservant les mêmes voies de communication.

L'administration agissant en vertu de l'article 33 ci-dessus, prescrira les mesures à prendre pour assurer la plus complète égalité entre les diverses entreprises de transport, dans leur rapport avec le chemin de fer.

Les cahiers des charges de 1857 et 1859 divisaient, comme on le voit, les marchandises en trois classes; dans les concessions ultérieures depuis 1863, on fixa quatre classes dans lesquelles on rangea soixante-douze natures de marchandises¹.

Les prescriptions relatives à cette nouvelle classification furent les suivantes :

« La troisième classe de marchandises mentionnée à l'article 42 du cahier des charges sera définie ainsi qu'il suit :

| | PRIX | | |
|---|----------|--------------|-------|
| | de péage | de transport | Total |
| Pierres de taille et produits de carrières, minerais autres que ceux de fer, fonte brute, sel, moellons, meulières, argiles, briques, ardoises..... | 0,06 | 0,04 | 0,10 |

Et il sera établi une quatrième classe de marchandises dans les conditions ci-après :

| | | PRIX | | | |
|-----------------------|---|--|--------------|-------|------|
| | | de péage | de transport | Total | |
| 4 ^e classe | Houille, marne, cendres, fumiers, engrais, pierres à chaux et à plâtre, pavés et matériaux pour la construction et la réparation des routes, minerais de fer, cailloux et sables..... | Pour les parcours de 0 à 100 kil sans que la taxe puisse être supérieure à 5 francs.... | 0,05 | 0,03 | 0,08 |
| | | Pour les parcours de 101 à 300 kilomètres sans que la taxe puisse être supérieure à 12 fr. | 0,03 | 0,02 | 0,05 |
| | | Au delà de 300 kilomètres à.... | 0,025 | 0,015 | 0,04 |

Les autres marchandises continuaient à être rangées par les Compagnies, avec approbation du Gouvernement, dans les classes avec les marchandises desquelles elles avaient le plus d'analogie.

Comme on le voit, les taxes des trois premières classes restent fixes avec la distance, celles de la quatrième classe sont à échelle décroissante.

En addition des articles 50 à 52 des cahiers des charges, les délais d'expédition ont été fixés par les arrêtés ministériels des 12 juin 1866 et 6 décembre 1878, les délais de transport par les arrêtés ministériels des 12 juin 1866, 15 mars 1877, 3 novembre 1879 et 29 décembre 1886, les frais accessoires par les arrêtés ministériels des 30 novembre 1876 et 27 mai 1878 ¹.

Les prescriptions, relatives à la tarification et aux prix maxima des Chemins d'intérêt local et des tramways, sont indiquées dans le cahier des charges type du 6 août 1881; ce sont en général les mêmes que pour les grandes Compagnies; cependant il y est prévu, pour les chargements par wagons complets de marchandises de toute classe, un tarif spécial à la base de 6 centimes par tonne et par kilomètre ².

Quoique ces prescriptions de l'administration supérieure soient en apparence minutieuses, et limitent réellement en beaucoup de cas les inconvénients de l'exploitation des Chemins de fer par l'industrie privée, l'expérience a montré qu'elles ne parvenaient pas à produire une organisation de tarification donnant satisfaction au commerce et répondant aux intérêts généraux. Avant tout, il manque au Gouvernement le droit d'initiative, il n'a aucun pouvoir pour contraindre les Compagnies à abaisser, suivant les besoins du commerce et du trafic, les taxes élevées qu'il leur a été accordé de percevoir par les concessions, ni pour les déterminer à accorder des tarifs réduits au profit de l'industrie nationale.

¹ On peut les trouver dans Picard, même volume, p. 596 à 614.

² Voir Picard, même volume, p. 646, 678-719.

En cas de disette seulement, quand le prix de l'hectolitre de blé atteint 20 francs et plus, d'après l'article 42 du cahier des charges, comme nous l'avons vu, le tarif des céréales de toute nature et du riz doit être abaissé à 0 fr. 07 par tonne et par kilomètre.

89. Le Comité consultatif des Chemins de fer. — Par décret du Président de la République, en date du 31 janvier 1878, il a été institué un comité consultatif des Chemins de fer, dont la composition a depuis été plusieurs fois modifiée, notamment par le décret du 7 septembre 1887 qui le réorganise comme suit :

ART. 1^{er}. — Le Comité consultatif des Chemins de fer est composé de trente-deux membres nommés par décret et de quatre membres de droit.

Les trente-deux membres nommés par décret comprennent :

- Neuf membres du Parlement, dont trois sénateurs et six députés ;
- Quatre membres du Conseil d'Etat, de la section des travaux publics, de l'agriculture, du commerce et de l'industrie ;
- Trois membres de la chambre de commerce de Paris ;
- Deux représentants du ministère des finances ;
- Un représentant du ministère du commerce et de l'industrie ;
- Un représentant du ministère de l'agriculture ;
- Un représentant du ministère de la guerre ;
- Trois membres du corps des ponts et chaussées ;
- Un membre du corps des mines ;
- Un administrateur des Compagnies de Chemins de fer ;
- Deux membres de la société des ingénieurs civils ;
- Deux représentants de sociétés industrielles ;
- Un entrepreneur de travaux publics ;
- Un ouvrier ou employé des Compagnies de Chemins de fer.

Sont membres de droit :

- Le directeur général des douanes ;
- Le directeur des Chemins de fer au ministère des travaux publics ;
- Le directeur des routes, de la navigation et des mines au ministère des travaux publics ;
- Le directeur du personnel, du secrétariat et de la comptabilité au ministère des travaux publics.

ART. 2. — Les inspecteurs généraux, chargés de la direction des services du contrôle de l'exploitation des Chemins de fer, ont entrée dans le Comité avec

voix délibérative pour les affaires de leur service et voix consultative pour les autres affaires.

Un secrétaire et un secrétaire-adjoint sont attachés au Comité, par arrêté ministériel, avec voix consultative.

Trois auditeurs au Conseil d'Etat, attachés à la section des travaux publics, de l'agriculture, du commerce et de l'industrie, sont adjoints, par arrêté ministériel, au Comité, en qualité de rapporteurs pour les affaires d'importance secondaire. Ils ont voix consultative.

ART. 3. — Le Comité est présidé par le ministre des travaux publics.

Un vice-président est nommé chaque année, par arrêté ministériel, pour présider les séances en l'absence du ministre, assurer la marche du service et désigner les rapporteurs.

ART. 4. — Les membres du Comité consultatif sont nommés pour deux ans. Les membres sortants peuvent être renommés.

Par mesure transitoire, le premier renouvellement n'aura lieu que le 31 décembre 1889.

ART. 5. — Cesseront de plein droit de faire partie du Comité, les membres qui n'exerceront plus les fonctions qui ont motivé leur nomination.

Ils seront immédiatement remplacés par des membres choisis dans les catégories qu'ils représentaient eux-mêmes, conformément aux dispositions de l'article 1^{er}.

ART. 6. — Le Comité est nécessairement consulté :

Sur l'homologation des tarifs ;

Sur l'interprétation : 1^o des lois et règlements relatifs à l'exploitation commerciale des Chemins de fer ; 2^o des actes de concession ; 3^o des cahiers des charges ;

Sur les rapports des administrations de Chemins de fer entre elles ou avec les concessionnaires des embranchements ;

Sur les traités passés par les administrations de Chemins de fer et soumis à l'approbation du ministre ;

Sur les demandes en autorisation d'émission d'obligations ;

Sur les demandes d'établissement de stations ou de haltes sur les lignes en exploitation ;

Sur les réclamations relatives à la marche des trains ;

Sur les vœux ou pétitions tendant à la création de nouveaux trains.

ART. 7. — Le Comité délibère en outre et fournit son avis sur toutes les autres questions qui lui sont soumises par le ministre, relativement à l'éta-

blissement ou à l'exploitation des Chemins de fer d'intérêt général, d'intérêt local ou des tramways, notamment sur le mode à adopter pour la mise en exploitation des lignes nouvelles, sur le rachat des concessions ou la fusion des Compagnies. Il donne également son avis sur toutes les questions relatives à l'organisation par les soins des Compagnies, de caisses de retraite, d'économats et toutes autres institutions analogues.

ART. 8. — Le Comité délibère sur un rapport écrit, présenté par un des membres ou par un des secrétaires ou par un des auditeurs au Conseil d'Etat, adjoints comme rapporteurs.

Des sous-comités institués par arrêtés ministériels peuvent être chargés, au lieu et place du Comité d'émettre un avis sur les affaires de moindre importance.

ART. 9. — Le Comité peut, avec l'assentiment de ministre, procéder à des enquêtes.

Il entend les représentants des administrations de Chemins de fer, ainsi que ceux du commerce et de l'industrie, toutes les fois qu'il le juge utile pour éclairer ses délibérations. Il les convoque soit spontanément, soit sur leur demande.

ART. 10. — Le Comité se réunit en dehors de la période des vacances au moins une fois par semaine et aussi souvent que les besoins du service l'exigent.

Pendant la période des vacances, qui comprend les mois d'août et septembre, le Comité se réunit aux dates fixées par le ministre. Il ne peut y avoir pendant cette période moins d'une séance par mois.

Les membres reçoivent des jetons de présence dont la nature et la valeur sont fixées par arrêté ministériel.

ART. 11. — Le ministre des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret.

Par arrêté du Président de la République, du 29 octobre 1887, le nombre des membres nommés par décret a été porté de trente-deux à trente-six ; on y a ajouté un représentant du ministre des finances, un du ministère du commerce, le président du tribunal de commerce de la Seine, et un représentant des chambres syndicales. En outre, un ingénieur en chef de la direction des Chemins de fer est admis avec voix consultative, de sorte qu'actuellement le Comité consultatif se compose de quarante membres, moitié fonctionnaires, moitié non fonctionnaires. Les fonctionnaires sont principalement des représentants des ministères. Parmi les non-fonctionnaires, comme on l'a vu, figu-

rent neuf membres du Parlement (trois sénateurs et six députés), trois membres de la chambre de commerce de Paris et plusieurs membres de diverses associations, un administrateur de Chemins de fer et un ouvrier ou employé de Chemins de fer, un entrepreneur de travaux publics.

On a plusieurs fois demandé le renforcement de l'élément des non-fonctionnaires de façon à lui donner la majorité, et l'augmentation des prérogatives du Comité; en ce dernier point on avait bien tort, car ces prérogatives, notamment en ce qui concerne les tarifs et l'étude du trafic, sont très étendues comme cela résulte des articles 6 et 7 du décret du 7 septembre 1887. Notamment si on tient compte de ce que le Comité doit examiner tous les nouveaux tarifs et toutes les modifications de tarifs, on voit qu'il a une grosse somme de travail que la coopération de fonctionnaires expérimentés et instruits est à peine suffisante pour accomplir. Si ces derniers ne faisaient plus partie du Comité consultatif, ou si leur nombre était sensiblement limité comme cela a lieu dans les comités de Chemins de fer des autres pays il faudrait diminuer de beaucoup le travail par suite les prérogatives du Comité consultatif des Chemins de fer.

90. Développement de la tarification sur les Chemins de fer français¹. — Les prescriptions imposées par la loi et les actes de concession et le contrôle administratif qu'elles ont institué, n'ont pu empêcher la tarification des Chemins de fer français de se développer complètement d'après les règles de l'industrie privée. Il existe en France depuis 1857 déjà, en dehors de quelques petites lignes d'intérêt local sans importance, six grands réseaux auxquels est venu en 1878 s'ajouter un réseau d'Etat, composé d'un grand nombre de petites lignes rachetées. Par suite, les inconvénients résultant de l'émission des lignes se sont fait moins sentir qu'en Allemagne, d'autant plus que les Compagnies françaises, par une juste appréciation des avantages à en retirer, ont supprimé par des conventions toute concurrence entre elles. Mais ces Chemins privés n'en ont été que mieux en situation de maintenir en vigueur leurs tarifs élevés et d'exploiter leur monopole sans se préoccuper des intérêts de la masse. Cette toute puissance des Chemins de fer n'a été limitée que dans une proportion relativement restreinte par la concurrence de la navigation.

Dans ces conditions, il ne faut pas s'étonner de ce qu'en France aussi on ait été très mécontent des tarifs et de ce que la question de leur réforme soit depuis longtemps à l'ordre du jour.

Déjà, en 1863, une commission instituée par le gouvernement demandait par

¹ Voir Picard, *Traité des Chemins de fer*, vol. IV.

l'organe de son rapporteur, M. Chevalier, d'importantes modifications dans les tarifs de voyageurs et de marchandises.

En 1870 commença une nouvelle enquête qui fut continuée après la guerre. En 1876, la question de la réforme des Chemins de fer fit également l'objet des débats des Chambres à l'occasion du rachat par la Compagnie d'Orléans de chemins d'intérêt local en souffrance. A cette époque, la commission des Chemins de fer du Sénat chargea une sous-commission d'examiner la question des tarifs; le résultat en fut présenté au Sénat par M. George dans son rapport du 13 décembre 1878. En 1879, la réforme des Chemins de fer fut de nouveau traitée par les Chambres et un comité de 33 membres en fut chargé; il confia à M. Waddington, député, le soin de faire le rapport sur la question des tarifs. Ce rapport intéressant a été publié dans le *Journal officiel* du 1^{er} août 1880; il montre combien peu la tarification répondait aux besoins des intérêts généraux et du trafic. De ce rapport il y a lieu d'extraire ce qui suit sur l'état de cette tarification au moment où il a été publié :

Dans les tarifs de marchandises basés sur une classification à la valeur étendue et compliquée, il faut distinguer les tarifs légaux appelés ci-dessus tarifs maxima, les tarifs généraux et les tarifs spéciaux.

Les tarifs généraux ou normaux se tiennent d'ordinaire au-dessous des tarifs maxima, mais sont encore relativement élevés. Il n'y a pas pour ces tarifs de classification commune. On a bien rangé d'un commun accord les 1,500 marchandises de différente nature, parmi les 72 catégories des 4 classes des cahiers des charges. Mais les Compagnies avaient le droit de diviser les marchandises pour la taxe en autant de séries qu'il leur plaisait, pourvu que, pour l'une d'entre elles, on ne payât pas plus cher que le tarif maximum des cahiers des charges. Elles ont fait usage de ce privilège et chacune d'elles a fixé pour ses besoins une classification à la valeur spéciale. Cette classification contient en dehors de la grande vitesse divisée en plusieurs classes, notamment grande vitesse ordinaire, grande vitesse à prix réduits et denrées, sur l'Orléans 4, sur l'Est et le Midi 5, sur l'Ouest 6, sur le Nord et le Paris-Lyon 7 séries de marchandises de petite vitesse. Les bases appliquées sur les diverses lignes sont également différentes en tant même qu'elles sont décomptées suivant des règles déterminées. C'est ce qui est le cas pour le Nord, l'Est et l'Ouest; sur les autres Compagnies, les tarifs généraux ne sont pas appliqués d'une façon uniforme, et sur chaque section d'un même réseau il y a des bases plus ou moins différentes fixées sans qu'on reconnaisse les principes qui ont présidé à leur établissement. Le rapport de M. Waddington qui a été cité, dit à ce sujet : « Les quatre classes inscrites aux cahiers des charges ont été remplacées dans le tarif général par des séries dont le nombre varie avec chaque réseau; les différents produits répartis ainsi d'une façon inégale, par suite du nombre

plus ou moins grand des séries, ne sont pas classés de la même façon. Tel produit taxé comme appartenant à la première série sur le Paris-Lyon figurera à la troisième série sur l'Ouest et à la quatrième au Nord ou à l'Est. Souvent, pour l'échange du trafic entre les réseaux, les Compagnies ont adopté une espèce de tarif général avec des séries nouvelles qui ne coïncident ni avec l'une, ni avec l'autre des classifications dont elles se servent dans l'intérieur de leur réseau. De là vient que les Compagnies, à l'exception de la Compagnie de l'Est ont adopté pour le calcul de leur tarif général des bases qu'elles se gardent bien de révéler au public, qu'elles ignorent peut-être elles-mêmes; tantôt constantes, tantôt différentielles, les taxes croissent plus ou moins rapidement selon les distances à parcourir; tantôt grâce au système des distances d'application substituées aux distances réelles, la décroissance du tarif kilométrique est rapide, presque instantanée; tantôt, au contraire, cette diminution est lente et progressive. »

Il existe des tarifs spéciaux entre les gares du même réseau de même que pour le trafic direct. Ils se présentent comme tarifs exceptionnels ou tarifs différentiels et sont de natures très variées. Pour leur application on fixe souvent des conditions telles que nécessité d'expédier par quantités considérables — allongement des délais — non-responsabilité du transport pour les avaries de route — enfin demande formelle de l'expéditeur formant contrat entre lui et le transporteur.

« Mais, dit M. Waddington, s'il est difficile de préciser les calculs qui ont servi de point de départ aux tarifs généraux, il serait absolument inutile de rechercher les bases mathématiques de la plupart des tarifs spéciaux. Ces tarifs sont établis sur des appréciations d'ordre commercial qui varient, on le comprend à merveille, d'après les localités et les régions traversées. En commerçants intelligents, les administrateurs des Compagnies de Chemins de fer ont basé leurs prix de transport sur la loi de l'offre et de la demande. S'agissait-il d'une région desservie par un canal ou par un fleuve, ou même par des Chemins de fer d'intérêt local ou secondaire, de ports reliés par un service maritime, ils ont présenté à l'homologation un tarif établi de manière à permettre la lutte et destiné le plus souvent à amener la ruine du concurrent; s'agissait-il, au contraire, d'un département moins favorisé où le monopole du trafic local était assuré à la Compagnie intéressée, une réduction des transports était jugée inutile et l'application des prix du tarif général suffisait largement à tous les besoins de la région.

Les effets pratiques de l'application de cette règle, proclamée et défendue par les grandes Compagnies, se chiffrent par des inégalités choquantes dans les frais de transport. Les tarifs spéciaux de toute nature ont pour résultat de favoriser tel port, telle industrie, tel centre producteur, quelquefois tel manu-

facturier, nécessairement aux dépens d'autres localités, d'autres régions. Souvent le producteur étranger est favorisé aux dépens de son concurrent français. »

— Les tarifs de toutes les lignes françaises sont réunis et publiés dans un recueil qui paraît chaque trimestre et porte le nom de l'éditeur, Livret Chaix. Le format et les dimensions de ce volume montrent déjà le nombre important et la variété des tarifs de marchandises. Les tarifs de grande vitesse font l'objet d'un recueil spécial également très étendu. D'après le Livret Chaix, le nombre des tarifs spéciaux était en 1879 le suivant :

| |
|------------------------------------|
| 1,063 tarifs spéciaux intérieurs ; |
| 456 tarifs spéciaux communs ; |
| 33 tarifs d'exploitation ; |
| 302 tarifs internationaux. |

Au total. . . 1,854 tarifs spéciaux.

Ces tarifs spéciaux ont plus d'importance que les tarifs généraux ; on s'en rendra déjà compte par ce fait qu'ils s'appliquent à la moitié de l'ensemble des transports et aux $\frac{4}{5}$ du total des recettes.

On s'est également plaint vivement des tarifs français de voyageurs et il a été démontré dans le rapport Waddington qu'ils étaient ceux d'Europe dont les prix étaient les plus élevés. Il y a, en France, trois classes ; des réductions pour les militaires, les émigrants, les ouvriers, pour les billets d'aller et retour et circulaires et pour les abonnements. Les trains express ne se composent presque exclusivement que de voitures de première ou de première et deuxième classes, les trains de voyageurs sont en général très lents, les aménagements des voitures, notamment de celles de deuxième et troisième classe, plus défectueux qu'en Allemagne.

91. La réforme récente de la tarification française. — Sous la pression des plaintes générales, des chambres de commerce et du gouvernement, les Chemins privés français se sont mis d'accord depuis 1878 sur une classification commune qui divise les marchandises en six séries et qui a reçu l'approbation provisoire de l'État par l'arrêté du 17 avril 1879. Seul le projet d'un tarif commun à conclure d'après les mêmes principes entre les six grandes Compagnies avec bases uniformes, qui a été soumis en juillet 1880 au ministre des travaux publics, n'a pu être approuvé parce que les taxes qui en résultaient apportaient non seulement des relèvements des tarifs en vigueur, mais encore dépassaient en partie le tarif maximum légal. Le ministre demanda un remaniement complet de ce projet et invita les Compagnies à en appliquer les principes à leurs tarifs intérieurs pour lesquelles

elles avaient maintenu leur classification et leurs taxes et à accomplir la réforme de leurs tarifs spéciaux ¹.

C'est à cela que se borna provisoirement la question de la réforme des tarifs. — Sur le réseau de l'État seulement on mit en application, en novembre 1880, un tarif intérieur très simplifié et à taxes très réduites ; il devait pour ainsi dire servir de modèle aux Chemins de fer privés ².

Sur ces entrefaites, il se produisit un grand changement dans le régime des Chemins de fer français ; le gouvernement se décida, principalement par des motifs financiers, à abandonner l'idée agitée depuis 1860 d'incorporer à l'État les Chemins de fer privés, et à conclure avec ces derniers de nouvelles conventions par lesquelles ils furent chargés, en échange de compensations avantageuses de la part de l'État, d'exploiter les lignes que celui-ci avait construites et d'achever la construction de celles comprises dans la loi du 17 juillet 1879 ³.

A la suite de ces conventions approuvées par la loi du 20 novembre 1883 et conclues avec les six grandes Compagnies, la réforme des tarifs fut remise en question. Dans les conventions elles-mêmes, l'article 14 prescrit que si l'État supprime le relèvement résultant de la loi du 16 septembre 1871 en ce qui concerne l'impôt de grande vitesse, les Compagnies devront réduire le tarif des voyageurs de 10 p. 100 pour la deuxième classe et 20 p. 100 pour la troisième classe ⁴.

Si l'État réduit davantage cet impôt de grande vitesse (suppression faite du relèvement, il reste encore un impôt de 10,2 p. 100), les Compagnies ont pris l'engagement de faire subir une diminution correspondante à leurs tarifs de voyageurs, mais seulement quand le produit net de la grande vitesse aura atteint le même chiffre qu'avant la réduction précédemment indiquée. En dehors de ces prescriptions conventionnelles, qui jusqu'à ce jour n'ont pas eu d'efficacité, les Compagnies, par des lettres particulières adressées au ministre des travaux publics, se sont engagées à accomplir une réforme plus complète de leur tarification. Les points principaux sur lesquelles devait porter cette réforme étaient les suivants ⁵ :

¹ Au sujet des détails très intéressants de cette question, voir *Archiv. für Eisenbahnen*, année 1882, p. 135 et suiv.

² Voir également à ce sujet *Archiv. für Eisenbahnen*, 1882, p. 1-23.

³ Au sujet de ces conventions, voir von der Leyen, *Schmollers Jahrbuch für Gesetzgebung, Verwaltung und Volkswirtschaft*, 8^e année, 4^e fascicule, p. 149-190.

⁴ La loi précitée a augmenté l'impôt déjà existant de 10 p. 100, d'un nouveau décime applicable à toute taxe de 0,50 c. et au-dessus.

⁵ Voir pour les détails particuliers à chaque Compagnie : Picard, *les Chemins de fer français*, VI^e vol. p. 358 et suiv., 369 et suiv., 386 et suiv., 398 et suiv., 411 et suiv., 421 et suiv.

1. — Une extension des billets d'aller et retour ; réduction plus considérable et durée de validité plus longue.

Les prescriptions relatives à ces billets varient avec les différentes lignes ; il n'existe pas de billets de cette nature pour toutes les gares entre elles, mais seulement dans un faible rayon et avec des limitations de toutes sortes ; on ne promettait pas leur adoption d'une façon générale, mais seulement leur extension dans la mesure des besoins du trafic.

2. — Une réduction des tarifs de grande vitesse et de bestiaux pour le P.-L.-M. et l'Est.

3. — Pour la petite vitesse, on adoptait d'une façon générale la classification de 1879. Par suite, il devait y avoir six séries de tarifs généraux, et on avait en vue dans l'avenir de leur appliquer sur toutes les lignes des bases uniformes à échelle décroissante avec la distance. Certains articles obtenaient des réductions de taxes.

4. — Pour les tarifs spéciaux, les prix fermes, fixés sans méthode, devaient autant que possible être supprimés et à leur place on mettrait en vigueur une série de tarifs spéciaux applicables à des articles déterminés, sur tout le réseau avec bases à échelle décroissante avec la distance. Il resterait quelques prix fermes à titres de prix exceptionnels, limités à des gares et à des relations de trafic déterminées.

5. — En ce qui concernait les tarifs internationaux, les Compagnies s'engageaient :

a). A modifier, au gré du gouvernement, les tarifs d'importation de marchandises étrangères contraires aux conditions économiques du régime douanier, en tant que ces marchandises ne seraient pas transportées sur des voies concurrentes à des taxes moins élevées.

b). Pour les tarifs de transit, il ne paraissait y avoir aucun motif pour changer les prescriptions ci-dessus citées du 26 avril 1862 et du 1^{er} août 1864. Grâce à la liberté de mouvement qui a été ainsi donnée aux Compagnies contre la concurrence étrangère qui jouit de plus grands privilèges encore, il a été possible d'attirer sur les lignes françaises des transports de transit importants. Personne, dans les vingt dernières années, ni le gouvernement, ni les négociants, n'ont exprimé le désir de modifications. Si, cependant, dans l'avenir, le gouvernement reconnaissait l'utilité de mesures nouvelles pour favoriser les ports ou les Compagnies françaises, celles-ci ne refuseraient pas de prêter leur concours.

c). Pour les tarifs d'exportation, les Compagnies promettaient de donner droit aux plaintes auxquelles ils avaient donné lieu en appliquant les prix fixés dans les tarifs de transit comme prix d'exportation pour toutes les gares comprises entre le point d'entrée et le point de sortie et situées sur la ligne

qui les rejoint, et pour toutes les gares situées dans un rayon de 50 kilomètres à droite et à gauche de cette ligne, pourvu que leur distance au point de sortie fût inférieure à celle des points d'entrée et de sortie entre eux.

C'est en se basant sur les conventions et les engagements précités que les Chemins privés français ont remanié leurs tarifs. D'ailleurs, les négociations entre les Compagnies et l'Etat pour l'application des nouveaux tarifs n'ont pas eu une marche très rapide. Le premier tarif de réforme a été celui de l'Est en 1884, les autres Compagnies ont publié successivement les leurs jusqu'en 1888, date de la mise en vigueur du tarif de l'Ouest. Celui du Midi n'est pas encore homologué. Les tarifs d'importation, d'exportation et de transit ne seront réglementés qu'après la fixation de tous les tarifs intérieurs. Il faut, par suite, encore beaucoup de temps avant que la réforme soit accomplie.

Si elle avait été pour les tarifs de marchandises exécutée comme on en avait l'intention, on aurait obtenu pour les tarifs généraux au moins, non seulement l'uniformité du système et de la classification, mais encore l'uniformité de fond, puisque les mêmes bases devaient être acceptées par les six grandes Compagnies. Mais ce n'est pas ce qui s'est produit; la classification de 1879 n'a même pas été adoptée sans quelques modifications et le décompte de bases uniformes est encore à souhaiter. La réforme des tarifs généraux s'est bornée plutôt à une adoption approximative de la classification de 1879 et de bases fixes pour les différentes séries. La réforme des tarifs spéciaux plus importants que les tarifs généraux, comme il a été indiqué ci-dessus, a été encore plus limitée. Elle consiste principalement en ce que leur nombre a été réduit et qu'à la place d'une partie des nombreux prix fermes dissemblables et fixés sans méthode pour quelques stations et quelques relations de trafic, on a établi des tarifs à échelle décroissante pour certains articles et applicables à tout le réseau dans la plupart des cas. C'est ainsi que la Compagnie de l'Est, dans sa lettre au ministre, faisait valoir qu'à la place des soixante-douze tarifs spéciaux existants, elle en proposait vingt-huit nouveaux dont la moitié applicables à tout le réseau. Aucune uniformité n'a été obtenue pour les tarifs spéciaux des diverses Compagnies, ni pour les articles, ni pour les bases à leur appliquer.

92. Le tarif intérieur de la Compagnie de l'Est du 1^{er} septembre 1884. — Parmi les tarifs des Chemins privés français, le tarif de l'Est du 1^{er} septembre 1884 est celui qui correspond le mieux au tarif de réforme de 1879, tant pour la classification que pour la base, et se rapproche le plus des désirs exprimés par le gouvernement. Nous croyons donc devoir l'examiner de plus près.

Voici tout d'abord comment il se divise d'une façon générale :

Pour les voyageurs, il y a trois classes et des réductions à titres exceptionnels. (Billets d'aller et retour, circulaires, d'abonnements, d'écoliers, d'ouvriers, etc.) Les prix des places sont les mêmes en trains express et en trains omnibus.

Pour les marchandises, le tarif est à première vue un tarif à la valeur. Rien que pour la grande vitesse, il existe toute une série de divisions, notamment les suivantes :

1. — Tarif général pour marchandises de toutes sortes, à l'exception de celles qui sont comprises dans la classe suivante ;
2. — Or et argent, valeurs, objets d'art, etc., avec taxe plus élevée ;
3. — Tarif exceptionnel réduit pour les denrées et le lait ; ce tarif comprend quatre divisions ;
4. — Tarif exceptionnel réduit pour les relations de ou pour Paris applicable à la messagerie, à l'exception des marchandises indiquées en 2 et 3 et des masses indivisibles d'un poids supérieur à 3.000 kilogrammes ;
5. — Tarif spécial pour les titres de rente et les papiers valeurs.

Pour la petite vitesse il existe, en ce qui concerne le tarif général :

1. — Six séries avec une classification correspondante ;
2. — Des taxes surélevées de moitié pour les marchandises encombrantes, les objets en plaqué d'or et d'argent, les objets d'art, etc., et les matières explosibles et inflammables ;
3. — Des taxes surélevées pour les masses indivisibles de 3.000 à 5.000 et de 5.000 à 22.000 kilogrammes.

En outre, il y a vingt-six tarifs spéciaux pour les marchandises des natures les plus différentes avec taxes spéciales, dont la plupart comportent encore plusieurs divisions avec taxes et conditions de transport variées.

Enfin, il existe un certain nombre de tarifs exceptionnels, prix fermes, applicables à certains articles entre certaines gares.

En raison de son caractère de tarif à la valeur, il y a presque absolument absence de distinction entre le détail et le chargement par wagons complets. Dans les tarifs généraux il n'y a pas de distinction à ce point de vue, dans les tarifs spéciaux on exige souvent ou la remise d'un poids déterminé ou le paiement pour ce poids, ou bien la remise par wagons complets, ou le paiement d'un minimum par wagon.

Mais dans la plupart des cas, il s'agit de deux, trois, quatre ou cinq tonnes, dans quelques-uns de six, sept et huit tonnes ; c'est seulement pour les charbons, la houille, l'antracite, les lignites, les boghead qu'on exige un chargement de dix tonnes par wagon ou le paiement pour ce poids.

Le tarif lui-même est compris dans les recueils ci-après :

- | | | |
|--|---|---|
| 1. Tarifs généraux | } | pour les voyageurs, les bagages et les articles de messagerie (grande vitesse). |
| 2. Tarifs spéciaux | | |
| 3. Tarifs généraux | } | pour la petite vitesse. |
| 4. Tarifs spéciaux | | |
| 5. Tableau des distances kilométriques | | |

En 1886, on a publié un supplément.

Les prix de transport sont, à l'exception de quelques prix fermes fixés pour certaines relations de trafic, décomptés d'après le tableau des distances.

Les tarifs généraux (Recueils 1 et 3) sont précédés d'une liste alphabétique des gares et haltes dont le nom est suivi de lettres et chiffres qui indiquent les gares ouvertes aux voyageurs, à la messagerie, à la petite vitesse ou au transport des bestiaux.

Ci-après les principales conditions d'application de ce tarif, qui comprend le trafic intérieur de l'Est pour les voyageurs, les bagages, le matériel roulant, les cercueils, les bestiaux et les marchandises, tel qu'il figure après quelques modifications ultérieures dans le *Recueil Chaix* de juillet 1889.

1. — Tarifs généraux de grande vitesse.

Ces tarifs embrassent le transport des voyageurs, bagages, de la messagerie, des denrées, du lait, des espèces, des objets précieux, des objets d'art, des chiens, des voitures, des cercueils et des animaux.

Les bases de perception pour les voyageurs sont en centimes,

| | | | |
|----------------------------------|----|--------|--------------------------------|
| 1 ^{re} classe | 12 | cts 32 | par voyageur et par kilomètre. |
| 2 ^e id. | 9 | 24 | id. id. |
| 3 ^e id. | 6 | 776 | id. id. |

y compris l'impôt.

Les enfants au-dessous de trois ans ne paient rien, à la condition d'être portés sur les genoux des personnes qui les accompagnent, les enfants de trois à sept ans paient demi-place, les enfants de plus de sept ans paient place entière.

Il y a une franchise de bagages de 30 kilogrammes pour les voyageurs, de 20 kilogrammes pour les enfants de trois à sept ans.

La taxe applicable aux excédents jusqu'à 40 kilogrammes inclus est de 55 cents par tonne et par kilomètre. Au-dessus de 40 kilogrammes de 44 cents 55, y compris l'impôt.

Les articles de messagerie et marchandises sans distinction, à la condition

que les colis ne contiennent ni espèces, ni valeurs, ni objets d'art, sont taxés comme suit :

| | | |
|-------------------------|----------|-----------------------------|
| Jusqu'à 200 kilomètres. | 44 cents | par tonne et par kilomètre. |
| De 200 à 300 id. | 41 | » 8 par kilomètre en plus. |
| De 300 à 400 id. | 32 | » 38 id. |
| Au-dessus de 400 id. | 36 | » 96 id. |

Le minimum de perception par envoi, y compris les frais de chargement et de déchargement, est de 40 cents.

Pour les denrées et le lait, en dehors des taxes précédentes qui sont également applicables, il existe des tarifs spéciaux à prix réduits.

Pour l'or et l'argent en lingots, monnayés ou travaillés, le plaqué d'or et d'argent, le mercure, le platine, ainsi que les bijoux, dentelles, broderies, pierres précieuses, objets d'art (statues, tableaux, bronzes d'art) et autres valeurs, la taxe est fixée suivant la valeur à raison de 0,2772 cents par fraction indivisible de 1.000 francs et par kilomètre, à moins que les prix applicables à la messagerie ne soient plus élevés.

Les denrées et autres objets qui ne sont pas nommément désignés dans le tarif du cahier des charges et qui ne pèsent pas 200 kilogrammes sous le volume d'un mètre cube, sont taxés moitié en plus des tarifs des prix fixés par le tarif général, sans que dans aucun cas la taxe à percevoir puisse être supérieure à celle qui résulterait de l'application du tarif simple au poids fictif calculé à raison de 200 kilogrammes par mètre cube. — Voitures à deux ou à quatre roues, à un fond et à une seule banquette dans l'intérieur, 61,6 cents; voitures à quatre roues, à deux fonds et à deux banquettes dans l'intérieur, omnibus, diligences, etc., 78 cents 848, y compris l'impôt. — Voitures des pompes funèbres, 78 cents 848; cercueils expédiés isolément et placés dans un compartiment séparé, 36 cents 96 par cercueil et par kilomètre, par trains express, 1 f. 231, y compris l'impôt. Dans le cas de trains express, le cercueil est transporté dans une voiture pouvant être chargée sur un truc ou dans un fourgon spécial.

Les personnes qui accompagnent un cercueil isolé montent dans les voitures de la Compagnie et paient les places qu'elles occupent :

Animaux vivants en grande vitesse. Les taxes à percevoir sont les suivantes, par tête et par kilomètre, impôt compris :

| | | |
|---|---|-----------|
| Bœufs, vaches, taureaux, chevaux, mulets, ânes, | } | 24 cts 64 |
| poulains, bêtes de trait. | | |
| Veaux et porcs | 9 | » 856 |
| Moutons, brebis, agneaux et chèvres. | 4 | » 928 |

Les personnes qui accompagnent des animaux montent dans les voitures de la Compagnie et paient les places qu'elles occupent.

Les animaux de petite taille, tels que : chiens, chats, cochons de lait, cochons d'Inde, lapins, singes, écureuils, oiseaux en cages ou paniers sont taxés sur le double du poids des animaux et des cages et paniers qui les renferment, conformément aux prix et conditions du tarif général des articles de messagerie et marchandises à grande vitesse.

Les matières explosibles ou inflammables, les animaux et objets dangereux pour lesquels existent des dispositions administratives spéciales sont exclus du transport en grande vitesse.

2. — Tarifs spéciaux de grande vitesse.

Dans l'application des différents tarifs spéciaux, la Compagnie ne répond pas des déchets et avaries de route. Les prix et bases indiqués ci-après comprennent l'impôt de 23,2 p. 100.

Les tarifs spéciaux de grande vitesse sont les suivants :

Le tarif spécial 1, pour les voyageurs sur certains parcours ; c'est un tarif de caractère local ;

Le tarif spécial 2, pour les places de luxe.

Dans les places de luxe on comprend : les coupés-lits pour lesquels on perçoit les prix de première classe augmentés d'un tiers, les compartiments salons se composant de trois fauteuils-lits, deux fauteuils ordinaires et un water-closet, au départ de Paris et pour des stations situées à une distance d'au moins 250 kilomètres. Pour ces compartiments on perçoit :

| | |
|--------------------------|-----------------------------------|
| Pour 1 voyageur. | 1 1/2 billet de 1 ^{re} . |
| Pour 2 id. | 3 id. |
| Pour 3 id. | 4 id. |
| Pour 4 id. | 5 id. |
| Pour 5 id. | 6 id. |

Enfin, les compartiments chambres à coucher avec un lit pour malade, un water-closet et quatre places de première classe avec la taxe de cinq billets pour quatre voyageurs et de six pour cinq avec minimum de 15 francs, impôt compris.

Le tarif spécial 3, pour les trains spéciaux. Les demandes doivent être faites autant que possible vingt-quatre heures à l'avance. Les voyageurs ont à payer le tarif général de première classe augmenté d'un dixième. Les bagages, chevaux, chiens, voitures, paient les taxes générales homologuées. Le minimum

de perception est de 6 fr. 16 par kilomètre parcouru, calculé sur la distance légale par rail.

Le tarif spécial 4, pour les billets d'aller et retour. Ces billets sont délivrés de ou pour toutes les gares entre elles avec réduction de 25 p. 100 sur le prix des billets simples doublés, c'est-à-dire aux bases de :

| | | | |
|---------------------------|----------|-----|----------------|
| Première classe | 18 cents | 48 | par kilomètre. |
| Deuxième classe. | 13 » | 86 | id. |
| Troisième classe. | 10 » | 164 | id. |

La durée de validité de ces billets est la suivante :

| | | | |
|---|---|--------|-------------------------------|
| 1 ^{re} zone, jusqu'à 200 kilomètres | 2 | jours. | } Aller et retour compris. |
| 2 ^e zone, de 201 à 300 | 3 | — | |
| 3 ^e zone, de 301 à 400 | 4 | — | |
| 4 ^e zone, au-dessus de 400 | 5 | — | |

Les billets d'aller et retour délivrés le samedi ou la veille des fêtes légales sont valables dans la première zone pendant le jour de l'émission et les deux jours suivants. Lorsque un dimanche et un jour de fête se suivent ou réciproquement les billets d'aller et retour dans les première et deuxième zones sont valables du samedi au mardi inclus lorsque le jour de fête est un lundi, et du vendredi au lundi inclus lorsque le jour de fête est un samedi.

Les billets d'aller et retour se composent de deux coupons qui doivent être utilisés par la même personne.

Le tarif spécial 5 pour les cartes d'abonnement. Des cartes d'abonnement sont délivrées pour toutes les distances, mais pour la durée de trois mois, six mois ou un an, à des prix variant suivant des coupures de distances déterminées.

Le tarif spécial 6 pour les abonnements d'écoliers et étudiants. Ce tarif est applicable sur tout le réseau à la taxe de la moitié des prix du tarif spécial numéro 5.

Le tarif spécial 7 pour les ouvriers munis de cartes d'abonnement par semaine et transportés par des trains désignés le matin et le soir. Ce tarif est applicable entre Paris et Pantin, Noisy, Bondy, Rosny, Nogent-sur-Marne entre Paris-Bastille et les stations de la ligne de Vincennes et au voisinage de certains centres ouvriers.

Le tarif spécial 8, pour les colons se rendant en Algérie d'une gare quelconque du réseau par Is-sur-Tille, Gray et Vesoul. Ils obtiennent une réduction de 50 p. 100 sur les prix de la 3^e classe et ont droit à 100 kilogrammes de bagages en franchise. Les enfants de trois à sept ans paient un quart de place et ont droit à 50 kilogrammes de bagages. Les enfants au-dessous de trois ans ne paient rien et n'ont droit à aucune franchise.

Le tarif spécial 9 pour les animaux par wagons complets. Les taxes de transport sont les suivantes :

a). Gros animaux (ânes, bœufs, bouvillons, chevaux, génisses, mulets, porcs pesant plus de 20 kilogrammes, poulains, taureaux vaches et veaux).

Jusqu'à 50 kilomètres 0 fr. 95 par wagon et par kilomètre.

50 à 200 kilomètres 0 fr. 65 par kilomètre en sus.

Au-dessus de 200 kil. 0 fr. 55 id. id.

b). Petits animaux (agneaux, béliers, boucs, brebis, chevreaux, chèvres, cochons de lait, moutons, porcs ne pesant pas plus de 20 kilogrammes).

4 Centimes par mètre superficiel de contenance de chaque wagon et par kilomètre, sans que la taxe puisse être inférieure à 0 fr. 45 par wagon et par kilomètre.

c). Chevaux, mulets, poulains en wagons-écuries jusqu'à 100 kilomètres, 0 fr. 48 par wagon et par kilomètre ; au-dessus de 100 kilomètres, 0 fr. 30 par kilomètre en plus.

d). Chevaux de course et étalons des haras de l'Etat, 0 fr. 1223 par tête et par kilomètre.

Le tarif spécial 10 pour les denrées. Il se divise en trois classes avec bases différentes.

Le tarif spécial 11 pour le lait par envois d'au moins 50 kilogrammes pour la première classe, 500 kilogrammes pour la deuxième, 2,000 kilogrammes pour la troisième, avec bases variant avec des coupures de distance déterminées.

Le litre de lait, pot compris, est accepté pour 1,350 grammes ; la taxe comprend le retour gratuit des pots vides.

Le tarif spécial 12 pour les marchandises en général à délai allongé, de Paris à toutes les stations du réseau ou inversement ; la base est de 0 fr. 27,5 par tonne et par kilomètre, plus 1 fr. 76 par tonne pour frais de chargement et de déchargement. Sont exceptés de ce tarif, les finances et valeurs, les masses indivisibles de plus de 3,000 kilogrammes, les denrées, les objets d'art, les tableaux, les capsules, la poudre, les artifices, l'éther, le phosphore, les paquets pesant isolément 20 kilogrammes et au-dessous.

Pour ce tarif, les délais de livraison sont augmentés de un jour jusqu'à 250 kilomètres et de deux jours pour les distances supérieures à 250 kilomètres.

Le tarif spécial 13 pour les bagages, les chiens, les articles de messagerie, marchandises, finances, objets d'art, voitures et animaux. Ce tarif a un caractère local.

Le tarif spécial 14 pour les wagons appartenant à des particuliers et la location de wagons-salons appartenant à la Compagnie. Il est divisé en quatre parties avec taxes différentes suivant le nombre des essieux.

Le tarif spécial 15 pour les titres et papiers valeurs avec transport à responsabilité limitée. Ces titres et valeurs sont soumis à une double perception :

a). A la taxe des articles de messagerie calculée sur un poids dix fois aussi considérable que le poids réel des colis.

b). A une taxe, *ad valorem* appliquée d'après le tarif des finances sur la somme à laquelle l'expéditeur entend limiter la responsabilité de la Compagnie.

Le tarif spécial 16. Objets et animaux destinés aux concours et expositions horticoles, industrielles et agricoles. Ils sont ramenés contre paiement du prix de l'enregistrement du timbre, du chargement et du déchargement lorsque le transport à l'aller a été effectué sans responsabilité pour la Compagnie et qu'on a produit le bulletin d'admission à l'exposition.

Le tarif 17. Ce tarif s'applique à la taxe à percevoir pour les formalités en douane.

3. *Tarifs généraux de petite vitesse.*

Les tarifs généraux de petite vitesse se divisent en tarifs pour les marchandises en général, pour les voitures et les animaux, pour le matériel roulant, transportés par trains de marchandises.

a). Tarif pour les marchandises en général. Les marchandises sont divisées en six séries. Pour les marchandises de toute nature pesant de 0 à 40 kilogrammes inclus, quelle que soit la série à laquelle elles appartiennent la taxe est calculée à raison de 0 fr. 25 par tonne et par kilomètre, sans qu'elle puisse être supérieure à celle d'un poids supérieur à 40 kilogrammes à la série correspondante. Toutefois, le tarif ordinaire de petite vitesse est appliqué à tous paquets ou colis quoique emballés à part s'ils font partie d'envois pesant ensemble plus de 40 kilogrammes et adressés par une même personne à une même personne. Les entrepreneurs de messagerie et de roulage et autres intermédiaires de transport ne jouissent de cette faveur que si les articles remis par eux sont réunis en un seul colis. Les colis de plus de 40 kilogrammes qui contiennent des marchandises de séries différentes sont taxés après le prix de la série la plus élevée à moins que le poids particulier et la nature des différents objets n'aient été déclarés séparément.

Le minimum de perception est de 0 fr. 40 [par envoi, frais de chargement et de déchargement compris.

Les bases des six séries sont les suivantes par tonne et par kilomètre :

| | 1 ^{re} série | 2 ^e série | 3 ^e série | 4 ^e série | 5 ^e série | 6 ^e série | EN CENTIMES |
|------------------------|-----------------------|----------------------|----------------------|----------------------|----------------------|----------------------|--------------------|
| Jusqu'à 25 kilomètres. | 16 | 14 | 11 | 10 | 8 | 8 | Partonneetparkil. |
| De 25 à 100 — | 16 | 14 | 11 | 10 | 8 | 4 | Par kilom. en plus |
| De 100 à 150 — | 15 | 13 | 10 | 9 | 8 | 3,5 | — |
| De 150 à 200 — | 15 | 13 | 10 | 9 | 7 | 3,5 | — |
| De 200 à 300 — | 15 | 13 | 10 | 9 | 4 | 3,5 | — |
| Au-dessus de 300 kil. | 14 | 12 | 9 | 8 | 4 | 3 | — |

Le plaqué d'or et d'argent, les dentelles, les broderies et objets d'arts (statues, tableaux, bronzes d'art), et les marchandises explosibles et inflammables sont assujettis à une surtaxe de moitié des prix de la première série.

Les denrées et objets qui ne sont pas nommément énoncés dans le tarif du cahier des charges et qui ne pèsent pas 200 kilogrammes sous le volume d'un mètre cube sont taxés moitié en sus des prix fixés par le tarif général suivant la série à laquelle ils appartiennent, sans que la taxe puisse être supérieure à celle du tarif simple appliqué sur un poids fictif de plus de 200 kilogrammes.

Les masses indivisibles de 3,000 à 5,000 kilogrammes paient la taxe du tarif augmentée de moitié ; celles de 5,000 à 22,000 paient le double de la taxe ; avec minimum pour les masses de 10,000 à 22,000 de 25 centimes par tonne et par kilomètre.

a). *Voitures et animaux.* — Les prix à percevoir sont les suivants :

25 centimes par kilomètre pour les voitures à deux ou quatre roues, à un fond et à une seule banquette dans l'intérieur ;

32 centimes par kilomètre pour les voitures à quatre roues, à deux fonds et à deux banquettes dans l'intérieur, les omnibus, les diligences, etc ;

20 centimes par kilomètre pour les voitures de déménagement à vide, et 14 centimes de supplément par tonne et par kilomètre pour les marchandises chargées dans ces voitures.

Les animaux dangereux sont taxés à raison de 25 centimes par animal et par kilomètre, avec faculté pour le propriétaire d'en charger plusieurs dans des cages solides et distinctes sur le même wagon. Dans ce cas on paie pour chaque animal moitié en plus de ce qui est fixé pour les animaux de haute taille.

Les animaux de petite taille en cages ou paniers (chiens, cochons de lait, cochons d'Inde, singes, écureuils, lapins, oiseaux), sont taxés sur le double du poids des animaux et des cages ou paniers qui les renferment à la base de la première série. Les chiens, même en cage, ne sont transportés qu'en grande vitesse.

c). *Matériel roulant.* (Voir tarif spécial 24.) — Il est perçu :

| | | |
|---|----------|-------------------------------------|
| Pour les wagons de voyageurs et de marchandises d'une capacité de chargement de 3 à 6 tonnes. | 15 cent. | } Par pièce et par kilomètre. |
| Capacité de plus de 6 tonnes..... | 20 — | |
| — locomotives de 10 à 18 tonnes de poids | 3 fr. » | |
| — au-dessus de 18 tonnes..... | 3 fr. 75 | |
| — tender pesant de 7 à 10 tonnes..... | 1 fr. 50 | |
| — — au-dessus de 10 tonnes.... | 2 fr. 25 | |

4. — *Tarifs spéciaux pour la petite vitesse.*

Les prescriptions spéciales à l'application des tarifs spéciaux sont indiquées pour chacun des vingt-huit tarifs à la fin de ce qui les concerne. D'une façon générale, les conditions importantes ci-après doivent être observées :

a). L'application du tarif spécial doit être revendiquée par l'expéditeur dans la note de remise. Il peut se borner à écrire : Tarif spécial, tarif réduit, tarif le plus réduit. Faute de cette indication, le tarif général est appliqué.

b). La Compagnie pourra prolonger de cinq jours les délais réglementaires.

c). La Compagnie ne répond pas des déchets et avaries de route.

d). Les marchandises qui ne pèsent pas 200 kilogrammes sous le volume d'un mètre cube et qui sont comprises dans les tarifs spéciaux sont taxées sans majoration. Il est fait cependant exception pour les chaises communes en bois blanc, les chapeaux en latanier ou en palmier et les instruments agricoles qui sont soumis à la surtaxe.

En tant que dans certains paragraphes des tarifs spéciaux il n'est pas accordé d'appliquer les taxes de séries plus économiques du tarif général, ou des bases plus réduites pour certains articles, on décompte les frais d'après les bases du tableau ci-après. (Barèmes A à J). On trouve dans le tarif spécial l'indication du barème à appliquer.

| | A | B | C | D | E | F | G | H | I | EN CENTIMES |
|---------------------|----|---|---|---|-----|-----|------|------|-----|------------------|
| Jusqu'à 25 kilom. | 10 | 8 | 8 | 8 | 8 | 7 | 7 | 6 | 4 | Part. et parkil. |
| De 26 à 50 — | 10 | 8 | 8 | 6 | 5 | 4 | 4 | 3 | 3 | Parkil. en plus. |
| 51 à 100 — | 10 | 8 | 8 | 6 | 4 | 4 | 4 | 3 | 2,5 | — |
| 101 à 200 — | 8 | 6 | 4 | 4 | 4 | 2,5 | 2,25 | 2,25 | 2 | — |
| 201 à 300 — | 6 | 4 | 4 | 4 | 2,5 | 2,5 | 2 | 2 | 2 | — |
| 301 à 400 — | 6 | 4 | 4 | 3 | 2,5 | 2 | 2 | 2 | 2 | — |
| Au-dessus de 400 k. | 6 | 4 | 4 | 3 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | — |

En dehors de ces barèmes et des bases spéciales, il existe encore quelques prix fermes applicables à certaines stations, tantôt en raison de l'industrie qui s'exerce dans ces localités tantôt pour favoriser des parties éloignées du réseau.

Il y a vingt-huit tarifs spéciaux que nous indiquons ci-après :

Tarif spécial 1 : Animaux par wagons complets avec les bases suivantes :

| | |
|---|--|
| Animaux de grande taille, jusqu'à 50 kil. | 0,50 par wagon et par kil. |
| — — — de 51 à 200 kil. | 0,35 par kil. en plus. |
| — — — au-des. de 200 kil. | 0,30 — |
| — de petite taille | 0,02 par mètre superficiel de wagon et par kil. |
| Minimum de perception | 0,24 par kilomètre. |

L'allongement de cinq jours pour les délais n'est pas applicable à ce tarif.

Tarif spécial 2 : Céréales, farine, amidon, graines, légumes, pâtes alimentaires, pommes de terre, etc. (Conserves alimentaires à la taxe de la deuxième série du tarif général ; pâtes à la taxe de la troisième série ; pain à la quatrième série ; céréales, amidon, etc., au barème E.) Il n'est imposé de condition de chargement que pour les pommes de terre en vrac qui doivent être chargées à raison de 5,000 kilogrammes par wagon.

Tarif spécial 3 : Denrées de halle, fruits, légumes frais, (fruits secs deuxième série du tarif général, fruits et légumes barème A par chargement complet de wagon de 5.000 kilogrammes pour les poires et les pommes en vrac et de 4.000 kilogrammes pour oranges et citrons en vrac ; glands, châtaignes, et légumes frais par chargement complet de wagon de 5.000 kilogrammes barème E.

Tarif spécial 4 : Sel gemme et sel marin sans condition de tonnage barème G.

Tarif spécial 5 : Betteraves à sucre, sucres, etc. (sucre brut et raffiné, cinquième série du tarif général ; ce dernier quand il est chargé en vrac avec une condition de tonnage de 5,000 kilogrammes par wagon ; dextrine, glucose, fécules, vergeoises et sucre brut, barème N, les deux derniers articles avec une condition de tonnage de 5.000 kilogrammes par wagon ; mélasse par remise de 500 kilogrammes barème E ; betteraves par chargement complet de wagon de 5.000 kilogrammes barème H).

Tarif spécial 6 : Boissons (liqueurs, vins doux, alcools, spiritueux, quatrième série du tarif général ; bières, limonades gazeuses et eaux minérales cinquième série du tarif général ; ce dernier article en cas de chargement en vrac avec condition de tonnage de 5.000 kilogrammes par wagon ; glace avec la même condition de tonnage, barème E).

Tarif spécial 7 : Anthracite, charbon, cokes, lignites, tourbe (barème G avec 10.000 kilogrammes par wagon, à l'exception des escarbilles, des cokes, du poussier et de la tourbe pour lesquels la condition de tonnage n'est que de 6 tonnes).

Tarif spécial 8 : Bois à brûler, charbon de bois (charbon de bois barème C avec condition de tonnage de 3.000 kilogrammes par wagon, poussier de (charbon de bois barème F avec 5.000 kilogrammes par wagon, et les autres combustibles végétaux barème B avec condition de tonnage de 5.000 kilogrammes par wagon à l'exception des bourrées pour lesquels la condition est de 4.000 kilogrammes).

Tarif spécial 9 : Bois (à l'exception du bois à brûler) écorces, tans (charronnage deuxième série du tarif général, boîtes vides en bois blanc ou en hêtre en caisse, quatrième série du tarif général; bois de menuiserie barème A; bois de buis, bois pour tamis, bois exotiques, bois pour brosses, manches, soufflets, bois débités pour allumettes, bois d'ébénisterie et de charronnage le tout par chargement complet de wagon de 5.000 kilogrammes, cinquième série du tarif général; écorces à tan en bottes par chargement complet de wagon de 4.000 kilogrammes, par 10.000 kilogrammes, pour les bottes pressées, par 5.000 kilogrammes pour les écorces en sac barème E; bois de charpente, planches, tan, osier merranis, etc., le tout par chargement de wagon de 5.000 kilogrammes barème G).

Tarif spécial 10 : Chaux, ciment, plâtres barème H par chargement de wagon de 5.000 kilogrammes.

Tarif spécial 11 : Castine, marbres, meules, pierre ponce, pavés, pierre à macadam, etc. (meules barème C; granits taillés, meules à aiguiser barème E; albâtre, baryte, granit brut, etc., barème H, le tout par chargement de 5.000 kilogrammes par wagon; pour le marbre, il existe quelques prix réduits).

Tarif spécial 12 : Ardoises, argile, briques, tuiles, sable, terres (barème H avec condition de tonnage de 5.000 kilogrammes par wagon).

Tarif spécial 13 : Minerais (barème I avec condition de tonnage de 5.000 kilogrammes par wagon).

Tarif spécial 14 : Acier, fer, fontes, métaux. (Le tarif spécial divise les produits métallurgiques en cinq séries avec bases des barèmes A, B, C, E et G; pour le trafic de Paris avec les stations qui en sont distantes d'au moins 200 kilomètres, il y a trois séries avec bases de 6, 5 et 4 centimes par tonne et par kilomètre. Les conditions de chargement sont les suivantes : 5.000 kilogrammes par wagon pour les fontes d'ornement non travaillées en vrac, pour les fontes moulées non travaillées en vrac, pour les poêles et la poélerie

en fonte, 10.000 kilogrammes pour la fonte brute. Pour les autres marchandises, pas de condition de tonnage. Les séries pour Paris ne sont pas applicables à la fonte brute.

Tarif spécial 15 : Asphaltes, bitumes, brai, coaltar liquide et solide, goudron, etc. (Le bitume, le coaltar et le goudron liquides en fûts, 5^e série du tarif général; la paraffine et le brai gras, barème E; l'asphalte, etc., barème G: le tout par chargement complet de wagon de 5,000 kilogrammes.)

Tarif spécial 16 : Graisses, huiles, suifs, etc. (Huile de graine, 4^e série du tarif général par chargement de wagon d'au moins 5,000 kilogrammes; le reste au barème C, avec condition de tonnage de 5,000 kilogrammes par wagon pour l'essence de pétrole, le boghead liquide, l'huile de goudron, l'huile de houille, l'huile de naphte, l'huile de pétrole, l'huile de schiste, la luciline, les naphtes, les suifs bruts.)

Tarif spécial 17 : Résines, produits tinctoriaux, bois de teinture. (La terre d'ombre, à la 3^e série du tarif général sans conditions de tonnage; produits tinctoriaux et écorces de châtaignier, barème C; racines d'épine-vinette, sumac, bois de teinture, barème E, avec remise de 5,000 kilogrammes par expédition pour quelques marchandises, sans condition de tonnage pour les autres.)

Tarif spécial 18 : Produits chimiques. (Il y a trois paragraphes avec taxes de la 2^e série du tarif général, le barème C et le barème E; la condition de tonnage de 5,000 kilogrammes par wagon existe pour les articles du barème E, notamment pour les acides acétique en bonbonnes, azotiques en bonbonnes, chlorhydrique en bonbonnes, muriatique, nitrique en bonbonnes, sulfurique en bonbonnes, alcali, ammoniaque liquide, carbonate de soude, eau de javelle, méthylène, natron, sel de soude, soude brute, sulfate de fer, de cuivre et de soude.)

Tarif spécial 19 : Chiffons, papier. (Le carton lisse, le carton percé pour métier, 3^e série du tarif général; le carton de bois, 5^e série du tarif général; les pâtes à papier, drilles, par chargement de wagon de 5,000 kilogrammes, barème E; la pâte de bois pour papier, avec la même condition de chargement, barème G.)

Tarif spécial 20 : Chanvre, laines, coton, lin, tissus, 5 séries générales avec taxes de la 2^e série, de la 3^e série, de la 4^e série, de la 5^e série du tarif général, et pour la dernière 0 fr. 05 par tonne et par kilomètre. En dehors de ces séries, entre lesquelles sont partagées les marchandises, il existe un certain nombre de prix fermes.

Tarif spécial 21 : Cristaux, verres, faïences, poteries. (Porcelaines et poterie fine, 2^e série du tarif spécial; poêles en faïence, 3^e série; glaces par

remises de 3,000 kilogrammes par envoi, verrerie fine par 3,000 kilogrammes, cristaux par 2,500 kilogrammes, 3^e série du tarif général pour les relations d'Avricourt et de Baccarat avec Paris; verrerie, faïence et poterie commune, barème A, avec condition de remise de 2,500 kilogrammes pour les cloches de jardin et les cylindres en verre, et de chargement par wagon de 5,000 kilogrammes pour la verrerie, la faïence et la poterie en vrac; objets vides en verre, bouteilles, touries, etc., barème C, avec condition de chargement de 5,000 kilogrammes par wagon pour les bouteilles, touries, etc., chargées en vrac; tuyaux en grès ou en terre cuite, tuyaux de drainage, barème G; verres cassés ou pilés, carreaux en terre cuite, etc., barème H, avec condition de chargement de 5,000 kilogrammes par wagon.)

Tarif spécial 22 : Boues, cendres pour engrais, guano, fumiers, marne, phosphate de chaux, tourteaux, etc. (Engrais artificiels avec une remise de 1,000 kilogrammes par envoi, à l'exception du phosphate de chaux et des coprolithes pour lesquels il faut un chargement de 5,000 kilogrammes par wagon, barème H; engrais naturels, boues, cendres, etc., avec la même condition de chargement par wagon, barème I.)

Tarif spécial 23 : Arbres, foin, paille. (Deux paragraphes avec des prix par wagon.)

Les tarifs spéciaux de 9 à 13, 22 et 23 accordent à la Compagnie le droit d'allonger de huit jours les délais de livraison.

Tarif spécial 24 : Matériel roulant de Chemins de fer. (Locomotives et tenders pour les parcours d'au moins 200 kilomètres, 6 centimes par tonne et par kilomètre; wagons à marchandises pour les parcours d'au moins 200 kilomètres, 10 centimes par wagon et par kilomètre; wagons de terrassements ou de mines, montés ou démontés, par chargement de wagon d'au moins 5,000 kilogrammes, barème E.)

Tarif spécial 25 : Fûts et tonneaux vides, etc. (Sans condition de tonnage jusqu'à 100 kilomètres, 15 centimes par tonne et par kilomètre; au delà, 7,5 centimes par kilomètre en plus; par chargement de wagon de 5,000 kilogrammes, barème G.)

Tarif spécial 26 : Emballages vides ayant servi à un transport sur la Compagnie, en retour vers la gare d'expédition. (Sans condition de tonnage, 5 centimes par tonne et par kilomètre pour les bonbonnes, les cadres, les fûts, les harasses, les tonneaux, les touries vides; 50 centimes par hectolitre pour les foudres et les pipes vides; transport gratuit et simple paiement de 80 centimes pour l'enregistrement et le timbre pour les bâches, les cadres démontés, les caisses démontées, les fûts, les paniers démontés, etc.)

Tarif spécial 28 : Différentes marchandises. (Notamment beurre, chocolat par wagon de 10,000 kilogrammes, locomobiles mécaniques non emballées,

2^e série du tarif général; balais, boutons, chaises, galoches, par chargement de 5,000 kilogrammes par wagon, jambons, instruments agricoles, etc., 3^e série du tarif général; bleu d'outremer, cuirs tannés, fromages secs, meubles par wagon de 4,000 kilogrammes, miel par wagon de 5,000 kilogrammes, vannerie par 4,000 kilogrammes, 4^e série du tarif général; cuirs salés, cuirs secs en poils, barème A; chicorée en cosses et en racines, cornes brutes, lait condensé, par chargement de 5,000 kilogrammes par wagon, chiques en grès ou en marbre, choucroute, sans condition de tonnage, 5^e série du tarif général; déchets de différentes natures, d'os, de tannerie, de cornes, de cuir, etc., par 5,000 kilogrammes par wagon, barème E; paniers vides, avec même condition, barème G; drèches, pulpes et résidus, avec la même condition, barème H.)

Tarif spécial 28. — *Réglementations diverses.*

I. — a). Masses indivisibles ne dépassant pas 6^m,5 de long. Pour les poids de 3 à 5 tonnes, aucune surtaxe; de 5 à 10 tonnes, le tarif correspondant augmenté de moitié; au-dessus de 10 tonnes jusqu'à 15, tarif augmenté de 75 p. 100; de 15 à 20 tonnes, tarif double; au-dessus de 20 tonnes, de gré à gré.

b). Objets de 6^m,5 à 26^m. Poids non supérieur à 5 tonnes, taux du tarif avec minimum de 15 centimes par kilomètre et une surtaxe de 15 centimes par kilomètre par wagon en sus du premier. Poids de 5 à 10 tonnes, taxe du tarif majorée de 50 p. 100, plus 15 centimes par kilomètre et par wagon en sus du premier. Poids de 10 à 15 tonnes, taxe majorée de 95 p. 100, plus la même taxe supplémentaire. Poids de 15 à 20 tonnes, taxe doublée, même taxe supplémentaire; celle-ci n'est pas perçue, lorsque le poids du chargement représente 5,000 kilogrammes par wagon employé.

Pour les objets de 6^m,50 à 13^m, il faut 2 wagons;

| | | | | | | |
|---|---------------------|---|---------------------|---|---|---|
| — | 13 ^m | à | 19 ^m ,50 | — | 3 | — |
| — | 19 ^m ,50 | à | 26 ^m | — | 4 | — |

Pour les objets de plus de 26 mètres, on traite de gré à gré.

II. — Location du matériel envoyé sur les embranchements particuliers, mode de taxation des marchandises de ou pour ces embranchements.

III. — Wagons réservoirs. (Pour les wagons chargés, le tarif correspondant, avec condition de chargement de 10,000 kilogrammes pour l'ammoniaque, le goudron, le vin; de 9,000 kilogrammes pour les huiles végétales; de 8,000 kilogrammes pour les acides, la bière, les spiritueux; pour les wagons réservoirs vides, 10 centimes par wagon et par kilomètre, soit qu'ils doivent servir, soit qu'ils aient servi. Les poids des réservoirs ne doivent pas dépasser 8,000 kilogrammes s'ils sont munis de freins à levier, et 8,500 kilogrammes s'ils sont munis de freins à vis; en cas d'excédent, il est taxé à 5 centimes par tonne et par kilomètre.)

IV. — Animaux, produits et instruments admis aux concours agricoles, aux expositions horticoles et industrielles. Lorsqu'à l'aller, la Compagnie les a transportés au tarif général sans responsabilité, elle les transporte gratuitement au retour.

V. — Matériel de fêtes, ménageries, jeux et théâtres, voitures montées ou démontées chargées sur un seul wagon. — Cinquante centimes par kilomètre et par wagon chargé au maximum de 5.000 kilogrammes ; pour le surplus huit centimes par tonne et par kilomètre.

VI. — Taxes à percevoir pour formalités en douane.

VII. — Traction de wagons appartenant à des particuliers. La taxe sera décomptée à la façon ordinaire sur 5.000 kilogrammes, et 3.000 kilogrammes seulement pour les charbons de bois ; le propriétaire reçoit de la Compagnie à titre de location 0 fr. 02 par kilomètre. La Compagnie peut utiliser les wagons vides en retour sans les détourner de leur route.

VIII. — Soudures des tarifs entre eux. Il est permis et loisible à l'expéditeur de réclamer sur la lettre de voiture, si cela lui est avantageux, que le tarif général soit appliqué sur une partie du parcours, et des tarifs spéciaux (un ou plusieurs) sur les autres parties. Il doit préciser le tarif qu'il désire pour chaque partie du transport.

5. *Frais accessoires.*

En dehors des taxes de transport, il est perçu pour les frais accessoires :

1. Frais d'enregistrement : 10 centimes par envoi sans distinction de transport ni de taxe.

2. Frais de manutention :

Pour la grande vitesse : 1 fr. 76 par tonne.

Les envois inférieurs à quarante kilogrammes et les objets à la valeur sont exempts de frais de manutention ;

Pour la petite vitesse :

Détail 1 fr. 50 par tonne ;

Wagons complets . . . 1 fr. » par tonne ;

Les frais se décomposent comme suit :

Chargement 40 30

Déchargement 40 30

Frais de gare au départ . 40 30

arrivée . . . 30 10

Total 1 50 1 fr.

Le chargement et le déchargement des wagons complets est, pour la plupart des marchandises, permis aux expéditeurs et destinataires ; mais la Compagnie accomplit souvent cette opération. Si la taxe comprend les frais de

chargement et de déchargement, ils sont remboursés aux expéditeurs et destinataires qui font ces opérations si le tarif employé le leur permet.

De plus, il y a un droit de transmission pour le trafic de Compagnie à Compagnie ; il s'élève à vingt centimes pour chacune d'elles et par tonne.

Pour les voitures et les cerceaux en grande vitesse :

Par pièce, 2 fr. 20 de manutention.

Pour les voitures en petite vitesse : 2 fr.

Pour les animaux de grande taille :

En grande vitesse. 1 fr. 10 par tête ;

En petite vitesse. 1 » id

Veaux et porcs, 0 fr. 44 et 0 fr. 40, suivant qu'il s'agit de grande ou de petite vitesse, par tête ;

Brebis et chèvres 0 fr. 225 et 0 fr. 20, id par tête.

Pour le matériel de chemin de fer. Les expéditeurs et destinataires doivent prendre soin de le décharger des chariots, de le recharger sur wagon ou de le mettre sur rails et de le décharger à l'arrivée. Il n'est pas perçu de frais de gare.

6. Prescriptions générales.

1. — Le tableau des distances indique les distances à décompter. Les distances inférieures à six kilomètres sont comptées pour six kilomètres.

2. — Décompte du poids. — Le décompte du poids se fait en grande vitesse de zéro à cinq kilogrammes, au-dessus de cinq comme pour dix, au-dessus de dix par fraction de dix kilogrammes ; en petite vitesse (minimum du poids de quarante kilogrammes), on arrondit de dix en dix.

3. — Décompte des frais. — Les sommes inférieures à deux centimes cinq ne sont pas comptées ; celles de deux centimes cinq à cinq centimes comptent pour cinq centimes.

93. — Les tarifs des autres grandes Compagnies. — Pour le trafic des voyageurs, les tarifs généraux des lignes privées françaises reposent comme ceux de l'Est sur les taxes maxima du cahier des charges. Les modifications dans le sens d'une diminution qui existent çà et là ont un caractère purement local. Par contre, le Chemin de fer de l'Etat a un tarif à échelons réduit. Jusqu'à cinquante kilomètres, les bases sont celles du tarif légal, au delà de 50 kilomètres, elles s'abaissent progressivement jusqu'à 400 kilomètres, distance à partir de laquelle la taxe applicable à chaque kilomètre en sus, est fixée à 10 cents, 25 en première classe, 7 cents, 25 pour la deuxième et 5 cents, 65 pour la troisième classe, y compris l'impôt de 23 fr. 20 p. 100. La taxe perçue pour chaque kilomètre au delà de 400 kilomètres est généra-

lement égale à la base moyenne pour les transports à 400 kilomètres.

— Les prix de trains express ne sont pas supérieurs à ceux des trains omnibus sur toutes les lignes françaises. Cela tient simplement à ce que pour ces derniers, sauf sur les chemins de fer de l'Etat, on perçoit déjà les prix maxima du cahier des charges et que par suite aucune surélévation n'est possible.

Pour ce qui concerne les tarifs spéciaux des voyageurs en dehors de la Compagnie de l'Est, les Chemins de fer de l'Etat sont encore les seuls à avoir des billets d'aller et retour entre toutes les stations et cela avec l'importante réduction de 40 p. 100. Le Chemin de fer du Nord, le Chemin de fer de l'Ouest et le Chemin de fer d'Orléans délivrent des billets de cette nature entre Paris et toutes leurs gares; de plus, la dernière Compagnie en accorde pour toutes les stations distantes les unes des autres de 100 kilomètres, et les trois Compagnies en ont établi de plus pour un grand nombre de relations locales. L'Orléans et l'Ouest font une réduction de 25 p. 100, le Nord n'accorde cette réduction que pour les deux premières classes et 15 p. 100 seulement pour la troisième classe. — Le Midi n'a de billets d'aller et retour qu'entre certaines gares avec réduction de 25 à 35 p. 100 pour la première classe et de 30 à 35 p. 100 pour les deux autres. — Le Paris-Lyon a des billets d'aller et retour entre Paris et toutes les gares du réseau, entre Marseille et Lyon et toutes les gares dans un rayon de 400 kilomètres, entre une cinquantaine de gares et toutes celles qui n'en sont pas éloignées de plus de 150 kilomètres, entre une centaine d'autres dans un rayon de 75 kilomètres. La réduction s'élève à 25 p. 100.

Il y a, de plus, quelques prix plus réduits pour des mouvements exceptionnels.

La durée de validité est sur le P.-L.-M. la même que sur l'Est, sur les autres Compagnies elle est fixée de différentes manières. Il existe sur toutes les lignes des cartes d'abonnement pour trois, six et douze mois, le Nord seul n'en délivre pas pour la troisième classe; il y a de même partout des abonnements d'écoliers et étudiants avec généralement une réduction de 50 p. 100 sur les prix des autres abonnements.

Les prescriptions relatives aux places de luxe varient avec les Compagnies. Les colons algériens jouissent sur le Nord, l'Ouest et le P.-L.-M. des mêmes réductions que sur l'Est.

Depuis le 20 juin 1889, les grandes Compagnies françaises ont adopté des billets circulaires combinés pour l'ensemble de leurs réseaux, avec une durée de validité de trente jours pour les distances de 300 à 1,500 kilomètres, de quarante-cinq jours pour les distances de 1,500 à 3,000 kilomètres et soixante jours pour les parcours plus longs. Cette durée de validité peut, sur la demande du voyageur, être prolongée dans chaque cas de dix jours contre paie-

ment d'une surtaxe de 10 p. 100 sur le prix du billet. La réduction sur les prix ordinaires varie de 20 à 60 p. 100 suivant la longueur du voyage circulaire en ce qui concerne les billets individuels. Pour les billets collectifs valables pour plusieurs personnes voyageant ensemble, les prix des billets individuels sont réduits de 10 p. 100 pour la troisième personne et de 25 p. 100 pour chaque personne en plus. En aucun cas le prix par personne qu'il s'agisse de billets individuels ou de billets collectifs, ne peut être inférieur au double du prix d'un billet simple au tarif ordinaire entre la gare de départ et la gare comprise dans l'itinéraire pour laquelle ce dernier prix est le plus élevé.

Les tarifs de bagages des autres Compagnies privées sont les mêmes que ceux de l'Est. Par contre le Chemin de fer de l'Etat a un tarif de bagages réduit avec échelle décroissante.

En ce qui concerne les tarifs généraux de grande vitesse, le prix s'élève, pour les articles de messagerie et marchandises jusqu'à 40 kilogrammes à 0 fr. 55 ; au-dessus de 40 kilogrammes, 0 fr. 44 par tonne et par kilomètre. Seul l'Etat a également en ce cas un tarif réduit à échelle décroissante. Le Paris-Lyon a des taxes légèrement plus élevées. Pour le reste, les prix et conditions sont en général les mêmes que sur l'Est.

Il existe des tarifs spéciaux de grande vitesse particulièrement pour les animaux et les denrées de toute sorte avec des taxes variant plus ou moins suivant les Compagnies.

Enfin, il existe, aussi bien pour le trafic intérieur que pour le trafic direct, un tarif commun spécial pour les petits colis jusqu'à 5 kilogrammes aux bases suivantes :

1. — Transport des colis.

| | | |
|-------------------------------------|----------|----------------|
| a). Colis de 0 à 3 kilogrammes. . . | 0 fr. 65 | impôt compris. |
| Enregistrement et timbre. . . . | 0 fr. 35 | |
| | <hr/> | |
| Total. | 1 fr. | » |
| b). Colis de 3 à 5 kilogrammes. . . | 0 fr. 85 | |
| Enregistrement et timbre. . . . | 0 fr. 35 | |
| | <hr/> | |
| Total. | 1 fr. 20 | |

A ajouter en cas de remise à domicile dans les localités desservies par un service de factage ou de correspondance, 0 fr. 25.

2. — Retour d'un remboursement de 100 fr. et au-dessous :

| | |
|--|----------|
| Prix de transport, impôt compris. | 0 fr. 65 |
| Enregistrement et timbre de récépissé. . . . | 0 fr. 35 |
| | <hr/> |
| Total. | 1 fr. » |

à ajouter comme ci-dessus en cas de remise à domicile, 0 fr. 25.

Sont admis au bénéfice de ce tarif les colis dont la valeur n'excède pas 100 fr. Aussi les remboursements dont sont grevés les expéditions ne peuvent dépasser 100 fr. et en cas de perte ou d'avarie, l'indemnité est limitée à 100 fr. Le tarif n'est applicable ni à l'or, l'argent et les autres valeurs passibles d'une taxe, *ad valorem*; ni aux matières explosibles, inflammables ou dangereuses; ni aux colis renfermant des petits animaux vivants (1); ni aux expéditions pour lesquelles l'article 2 de la loi du 30 mars 1872 impose la création de récépissés spéciaux.

Les tarifs généraux de petite vitesse ont les bases suivantes par tonne et par kilomètre.

| | I | II | III | IV | V | VI |
|---|----|----|-----|----|---|-----|
| 1. Nord | | | | | | |
| Base initiale..... | 16 | 14 | 12 | 10 | 8 | 8 |
| Par kilomètre en sus de 26 à 100 kilomètres..... | » | » | » | » | » | 4 |
| de 101 à 200..... | 15 | 13 | 11 | 9 | 7 | 3,5 |
| de 201 à 300..... | » | 12 | 10 | 8 | 6 | » |
| 2. Orléans | | | | | | |
| Base initiale..... | 16 | 14 | 12 | 10 | 8 | 8 |
| Par kilomètre en sus de 26 à 100..... | » | » | » | » | » | 4 |
| 101 — 300..... | 15 | 13 | 11 | 9 | 7 | 3,5 |
| 301 — 500..... | 14 | 12 | 10 | 8 | 6 | 3 |
| 501 — 600..... | 13 | 11 | 9 | 7 | 5 | » |
| 601 — 700..... | 12 | 10 | 8 | 6 | 4 | 2,5 |
| 701 — 800..... | 11 | 9 | 7 | 5 | 3 | » |
| 801 — 900..... | 10 | 8 | 6 | 4 | » | » |
| 901 — 1000..... | 9 | 7 | 5 | 4 | » | » |
| 1001 — 1100..... | 8 | 6 | » | » | » | » |
| au delà de 1100..... | 7 | » | » | » | » | » |
| 3. Paris-Lyon-Méditerranée | | | | | | |
| Base initiale..... | 16 | 14 | 12 | 10 | 8 | 8 |
| Par kilomètre en sus de 26 à 100..... | » | » | » | » | » | 4 |
| 101 — 150..... | 15 | 13 | 11 | 9 | » | 3,5 |
| 151 — 200..... | » | » | » | » | 7 | » |
| 201 — 300..... | » | » | » | » | 4 | » |
| 301 — 500..... | 14 | 12 | 10 | 8 | » | 3 |
| 501 — 600..... | 13 | 11 | 9 | 7 | » | » |
| 601 — 700..... | 12 | 10 | 8 | 6 | » | 2,5 |
| 701 — 800..... | 11 | 9 | 7 | 5 | » | » |
| 801 — 900..... | 10 | 8 | 6 | 4 | » | » |
| 901 — 1000..... | 9 | 7 | 5 | » | » | 2 |
| au delà de 1000..... | 8 | 6 | » | » | » | » |

Le tarif de l'Ouest est semblable à celui de l'Orléans, et celui du Midi, comme il a été indiqué ci-dessus, n'a pas encore été révisé dans le sens de la réforme. Le tarif des Chemins de fer de l'Etat est également un tarif à échelons qui a servi d'exemple aux tarifs des Chemins de fer privés. Les bases initiales des six séries sont fixées à 16, 14, 12, 10, 9 et 8 centimes. La décroissance commence à 50 kilomètres pour les quatre premières séries et à 25 pour les deux dernières. Au delà de 300 kilomètres, la taxe pour chaque kilomètre en sus est respectivement de 13, 11, 10, 8, 5 et 4 centimes, chiffres égaux à la valeur de la base moyenne pour les transports à 300 kilomètres.

Pour le reste, les bases et conditions d'application des tarifs généraux sont les mêmes que celles du tarif de l'Est avec quelques modifications sans importance.

Ci-après les barèmes servant au décompte des taxes pour les tarifs spéciaux, en centimes, par tonne et par kilomètre.

BARÈMES

| | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | | | |
|----------------------|----|----|-----|-----|-----|-----|---|-----|-----|
| 1. Nord | | | | | | | | | |
| Base initiale | 10 | 8 | 7 | 6 | 5 | 4 | | | |
| Par kilomètre en sus | | | | | | | | | |
| de 26 à 50 | » | » | » | » | » | 3 | | | |
| 51 — 75 | » | » | 5 | 4 | 4 | » | | | |
| 76 — 100 | » | » | » | » | » | 2,5 | | | |
| 101 — 200 | 8 | 6 | 3,5 | 3 | 2,5 | » | | | |
| 201 — 250 | 6 | 4 | 2,5 | 2 | 1,5 | 2 | | | |
| 251 — 300 | » | » | » | » | » | 1,5 | | | |
| | A | B | C | D | E | F | G | H | I |
| 2. Orléans | | | | | | | | | |
| Base initiale | 16 | 12 | 10 | 10 | 8 | 8 | 8 | 8 | 4,5 |
| Par kilomètre en sus | | | | | | | | | |
| de 26 à 50 | » | » | » | » | » | » | 5 | 3 | » |
| 51 — 100 | » | » | » | » | » | » | » | 2,5 | 3 |
| 101 — 200 | 11 | 8 | » | 5 | 5 | 4 | 3 | 2 | 2 |
| 201 — 300 | » | » | 4 | » | 3 | 3 | 2 | » | » |
| 301 — 400 | » | 4 | 3,5 | 3 | 2,5 | 2 | » | » | » |
| 401 — 500 | 6 | 3 | 3 | » | » | » | » | » | » |
| 501 — 600 | » | » | » | 2,5 | » | » | » | » | » |
| Au delà de 600 | | | » | » | » | » | » | » | » |

| | | | | | | | 7 | 8 | 9 |
|-----------------------------|-----|------|------|------|-----|-----|------------------|-----|------------------|
| 3. Etat | | | | | | | 5 | 5 | 3 |
| Base initiale | | | | | | | 3 | 2,5 | 2 |
| Jusqu'à 300 kilomètres | | | | | | | Taxe variable | | |
| Au delà de 300 | | | | | | | | | |
| | A | B | C | D | E | F | G | H | I |
| 4. Paris-Lyon-Médit. | | | | | | | | | |
| Base initiale..... | 9 | 8 | 8 | 8 | 8 | 8 | | | |
| Par kilomètre en sus | | | | | | | | | |
| de 26 à 30 | » | » | » | 5 | 4 | 4 | | | |
| 31 — 50 | » | » | » | 4,25 | » | » | | | |
| 51 — 100..... | » | 6 | 4,5 | » | 3 | 2 | | | |
| 101 — 200..... | 8 | » | » | » | 2,5 | » | | | |
| 201 — 300..... | 6,5 | 4 | 3,75 | 4 | » | » | | | |
| 301 — 400..... | » | 3,05 | 3,25 | 3,25 | » | » | | | |
| 401 — 700..... | 5 | » | » | » | » | » | | | |
| 701 — 800..... | 4 | » | 3 | 3 | » | » | | | |
| 801 — 900..... | » | » | 2,5 | 2,5 | 2 | » | | | |
| Au delà de 900..... | » | 3 | » | » | » | » | | | |
| | A | B | C | D | E | F | G | H | I |
| 5. Ouest | | | | | | | | | |
| Base initiale..... | 10 | 8 | 8 | 8 | 8 | 7 | 7 | 6 | 5 |
| Par kilomètre en sus | | | | | | | | | |
| de 0 à 25 | » | » | » | » | » | » | » | » | » |
| 26 — 50 | » | » | 6 | 5 | 5 | 5 | 5 ⁽¹⁾ | 4 | 4 |
| 51 — 100..... | 8 | 7 | 5,5 | 5 | 4,5 | 4,5 | 4 ⁽¹⁾ | 3 | 3 ⁽²⁾ |
| 101 — 150..... | 7 | 6 | » | 4,5 | 3,5 | 3 | 3 ⁽¹⁾ | 2 | 1,75 |
| 151 — 200..... | » | » | » | 3,5 | 3 | » | » | » | 1,75 |
| 201 — 300..... | 6 | » | » | » | » | » | 2,5 | 1,5 | » |
| 301 — 400..... | 5 | 5 | 5 | » | » | » | » | » | » |
| 401 — 500..... | 4 | 4 | 4 | 3 | » | » | » | » | » |
| 501 — 600..... | 3 | 3 | 3 | 2,5 | 2,5 | 2 | 2 | » | 1,5 |
| 601 — 700..... | » | » | 2 | » | » | » | » | » | » |
| 701 — 800..... | » | » | » | » | » | » | 1,75 | » | » |

¹ Pour le barème G la base de 5 centimes est applicable jusqu'à 45 kilomètres seulement, de 46 à 105 la base est à 4 centimes.

² Pour le barème I la taxe à 3 centimes est applicable jusqu'à 75 kilomètres, de 76 à 100 la base est à 2 centimes.

Les articles auxquels s'appliquent les tarifs spéciaux varient avec les Compagnies ; ces tarifs subissent de fréquents changements, aussi nous nous bornerons à en indiquer le nombre. Le Nord en a 31 en dehors d'un tarif parti-

culier aux ports de mer; l'Orléans, 33, le Paris-Lyon-Méditerranée, 37, l'Etat 18, l'Ouest 35. Il subsiste un grand nombre de prix fermes pour les mouvements exceptionnels, le Paris-Lyon-Méditerranée, par exemple, en a environ 1500. Cependant les tarifs de réforme marquent un progrès important par rapport aux chaos des anciens tarifs; s'il y avait, par exemple, 96 tarifs spéciaux sur le P.-L.-M. avec une quantité énorme de prix fermes sans aucune méthode. De plus, ces tarifs de réforme offrent des réductions non négligeables pour beaucoup d'articles et de relations de trafic, quelquefois aussi des surélévations d'une certaine importance, comme cela est inévitable dans une réforme de cette nature. Là où ces surélévations étaient nombreuses et nuisibles au trafic, il s'est élevé naturellement des plaintes des intéressés qui se trouvaient lésés, plaintes qui portaient en partie contre la réforme elle-même et émanaient de ses adversaires. Les plus vives se sont appliquées au tarif de réforme du Paris-Lyon-Méditerranée et ont donné lieu à un grand débat sur la question des Chemins de fer devant les Chambres, à la suite duquel on réduisit les tarifs et on supprima ce qui avait paru le plus rigoureux¹.

¹ Voir à ce sujet mon rapport • *Die Verhandlungen der französischen Kammer über die neuen. Tarife der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn*, in *Archiv für Eisenbahwesen*, 1886, p. 725 et suivantes.

CHAPITRE IX

BELGIQUE

94. Prescriptions relatives aux tarifs, émanant de la loi des concessions et de l'autorité administrative. — En Belgique, comme on le sait, l'Etat a construit les Chemins de fer d'après un plan d'ensemble qui avait été fixé dans la loi du 1^{er} mai 1834. Dans l'article 5 de cette loi, il avait été également indiqué que les *péages* seraient réglés annuellement par une loi. Cependant, conformément à la loi du 12 avril 1835, art. 1, la fixation du péage fut déterminée provisoirement jusqu'au 1^{er} juillet 1836 par une ordonnance royale. Les choses sont restées ainsi jusqu'à ce jour, cette fixation ayant toujours été maintenue à la place d'une loi. Par la loi du 1^{er} juillet 1865, les prescriptions de celle du 12 avril 1835 furent étendues aux tarifs de voyageurs et de bagages auxquelles elles n'étaient pas applicables jusque-là. Par ordonnance royale du 2 septembre 1840, le ministre des travaux publics a été autorisé à prescrire, sous certaines conditions, des modifications de tarifs, et conformément à cette autorisation les tarifs ont en réalité été fixés par lui. Cette fixation avait lieu d'après les rapports présentés par la direction générale des Chemins d'Etat, laquelle exposait les résultats financiers et économiques des modifications de tarifs après avoir dans chaque cas particulier consulté les intéressés auxquels elle communiquait ces modifications.

En ce qui concerne les Chemins privés, on leur imposait en matière de tarifs certaines obligations dans les actes de concession ; elles consistaient principalement en ceci, qu'ils devaient adopter les mêmes tarifs que les chemins d'Etat¹.

¹ Voici en particulier la concession du Chemin de fer de Tournay à Jurbisé et de Landen à Hasselt du 16 mai 1845, art. 5. — Le tarif des péages à percevoir pendant la durée de la concession sera établi d'après les bases du tarif actuellement en vigueur sur les Chemins de fer de l'Etat sans préjudice des modifications qui pourront y être apportées d'un commun accord. Les modérations et exemptions de taxe actuellement établies sur les Chemins de fer de l'Etat en faveur du service de la poste aux lettres et des transports de militaires, de mendiants arrêtés, de détenus, de douaniers, de fonctionnaires et employés des Chemins de fer de l'Etat, seront appliquées aux lignes concédées de Tournay à Jurbise et de Landen à Hasselt.

Alors que dans quelques concessions, notamment dans les anciennes, on se contentait de cette prescription, dans d'autres on l'y insérait et on allait beaucoup plus loin sous divers rapports. Plus tard, le ministre des travaux publics rassembla toutes ces conditions dans un cahier général des charges et obligations en matière de construction et d'exploitation des Chemins de fer concédés en Belgique, en date du 20 février 1866; ce cahier servit de type pour les concessions ultérieures auxquelles il était ajouté pour faire corps avec elles. Voici ce qu'il y a lieu d'en extraire en ce qui concerne les tarifs :

ART. 34. — Pour les indemniser des travaux qu'ils s'engagent à exécuter et des dépenses qu'ils contractent l'obligation de faire en exécution des clauses et conditions du présent cahier des charges et sous la condition expresse qu'ils rempliront exactement toutes leurs obligations, les concessionnaires percevront à leur profit pendant un terme à fixer dans la convention spéciale de concession des péages établis sur les bases ci-après.

ART. 36. — Les tarifs de péages, dont il est fait mention à l'article 34, seront établis d'après les mêmes bases que les tarifs des Chemins de fer de l'Etat en vigueur au moment où interviendra la convention spéciale de concession.

ART. 37. — Les tarifs mixtes que les concessionnaires établiront avec le Chemin de fer de l'Etat, ou avec d'autres lignes concédées, seront fixés pour tous les tarifs et classes de tarifs d'après les bases des tarifs de l'Etat en vigueur à l'époque où interviendra la convention spéciale de concession, sans augmentation des frais fixes ou accessoires et en raison des distances à admettre du point de départ au point de destination.

ART. 38. — Pour les prix déterminés par les tarifs mentionnés aux articles ci-dessus, et sauf les exceptions stipulées tant aux articles qui précèdent qu'à ceux qui suivent, les concessionnaires contractent l'obligation d'effectuer constamment avec soin, exactitude, célérité, sans tour de faveur et à leurs frais, le transport des marchandises de toute nature, des voyageurs avec leurs bagages, des voitures, chevaux et bestiaux, fonds et valeurs qui leur seront confiés.

ART. 39. — Les concessionnaires pourront effectuer tous les genres de transports sans exception à des prix inférieurs à ceux des tarifs arrêtés d'un commun accord avec le département des travaux publics, pourvu que ce soit d'une manière générale et sans exception, soit au préjudice, soit en faveur de qui que ce soit.

Ces abaissements de prix ne pourront toutefois avoir lieu qu'ensuite d'une décision du ministre des travaux publics, et à la condition que le public en soit informé quinze jours d'avance, par des affiches apposées dans les salles d'attente des stations et haltes et par des avis insérés dans les journaux.

Le département des travaux publics pourra éventuellement désigner les journaux dans lesquels ces avis devront être insérés.

Si les concessionnaires effectuaient certains transports à des prix inférieurs à ceux des tarifs arrêtés d'un commun accord avec le département des travaux publics sans qu'il eût été satisfait au préalable à l'une ou l'autre des conditions énoncées ci-dessus, le ministre des travaux publics pourra notamment rendre d'office ces réductions applicables à tous les transports de la même catégorie, c'est-à-dire appartenant à la même classe du tarif, et les prix abaissés ne pourront, comme dans le cas de réductions opérées à l'instigation du département des travaux publics, être relevés qu'ensuite d'une autorisation expresse de ce département et à la condition que le public en sera prévenu au moins un mois d'avance par des affiches et des avis, comme il est stipulé ci-dessus pour les abaissements de prix. Les réductions ou remises accordées à des indigents ne pourront toutefois donner lieu à l'application de la disposition qui précède. »

Dans l'article 6 de la loi des Chemins secondaires, du 24 juin 1885, il est prescrit que les tarifs seront établis par la Compagnie sous réserve de l'approbation du gouvernement; au gouvernement appartient cependant, à toute époque, le droit de demander des surélévations de tarifs ou de s'opposer aux réductions.

En addition de ces prescriptions, il est fixé par l'article 7 du cahier des charges de la Société nationale des Chemins secondaires, pour l'obtention de la concession, que les conditions d'application des tarifs et un exemplaire du tableau des distances des gares seront établis par le ministre sur la proposition de la Compagnie, que toute modification de tarif, proposée par la Compagnie devra être publiée au moins quatorze jours d'avance et que la perception des tarifs modifiés ne pourra être commencée qu'après approbation du ministre. De même la perception des taxes et frais accessoires devra être faite d'une façon uniforme et sans avantage ni désavantage pour qui que ce soit.

Conformément à ces prescriptions, les Chemins privés sont tenus de soumettre à l'approbation du ministre des travaux publics toute modification de tarifs. L'examen en est fait par une division du ministère, indépendante de celle qui est chargée de la direction des chemins de fer de l'Etat.

Cependant, en général, on demande l'avis de cette dernière au sujet des modifications qu'on se propose d'apporter aux tarifs.

95. Développement historique de la tarification en Belgique¹. — Le développement de la tarification belge, intéressant à plusieurs points de

¹ Les chiffres et dates ont été pour la plus grande partie empruntés à un recueil officiel des principes de tarification des Chemins de fer de l'Etat belge de 1835 à 1883. Voir aussi *Annales des Chemins de fer belges*, par F. Loisel, 1867, 1^{re} vol., page 139-146.

vue, peut être étudié au mieux d'après les tarifs de l'Etat belge, puisqu'ils sont, non seulement ceux du réseau belge le plus ancien et le plus important, mais encore qu'ils ont été imposés aux Chemins privés, ainsi que cela a été indiqué ci-dessus. Nous allons donc ci-après exposer d'une façon plus détaillée la tarification des Chemins de l'Etat belges.

Pour les marchandises on distingue jusqu'en 1848 deux classes principales : les petites marchandises, envois dont le poids ne dépasse pas 500 kilogr., et les grosses marchandises, envois de plus de 500 kilogr. Les premières étaient taxées à un prix beaucoup plus élevé que les dernières et d'après des bases variables diminuant quand le poids augmentait. Pour les grosses marchandises, on louait tout d'abord exclusivement les wagons conformément à une ordonnance royale du 20 juin 1837 et cela non d'après une base fixe, mais suivant convention, c'est-à-dire au plus offrant. L'expérience défavorable qui fut faite de ce système conduisit à l'abandonner au bout d'une année et à mettre en vigueur des bases par tonne et par lieue (3 kilomètres), sous forme d'une taxe pour toutes les marchandises et d'un tarif spécial pour cinq d'entre elles spécialement dénommées.

C'était le commencement d'une classification à la valeur. Elle s'étendit graduellement et devint plus compliquée, de sorte que vers le milieu de l'année 1847, il y avait différentes classes, différents tarifs spéciaux, et des plaintes s'élevèrent contre le défaut de clarté des tarifs.

Par suite, il y eut en 1848 une réforme de la tarification, on se proposa de taxer les transports d'après les frais qu'ils occasionnaient. Le tarif du 1^{er} septembre 1848 ne distingua donc exclusivement que les transports à grande vitesse et les transports à petite vitesse.

Les premiers étaient effectués par trains de voyageurs et payaient une taxe élevée, les derniers par trains de marchandises. On distingua aussi dans les bases deux parties distinctes, les frais fixes (frais accessoires), et les frais variables (frais de transport). Les frais fixes, perçus d'après le poids sans considération de distance, comprenaient en dehors de l'enregistrement particulier des marchandises, le chargement, le déchargement, l'enlèvement et la remise à domicile. Cependant pour certains gros transports, l'expéditeur ou le destinataire avaient à effectuer le chargement, le déchargement et la livraison, auquel cas les frais fixes étaient réduits.

Pour la grande vitesse, il n'y avait qu'une classe, pour la petite il y avait deux tarifs, un pour le trafic intérieur et un autre réduit pour l'exportation et le transit à l'exclusion de toute classification. Il y avait en outre encore un tarif pour l'argent et autres objets remis avec déclaration de valeur.

En 1853, on revint à la classification, en adoptant trois classes à bases dif-

férentes pour la petite vitesse, la première pour les marchandises non dénommées, les deux autres pour des marchandises dénommées.

En 1860, on fit le premier essai d'une échelle décroissante. On avait fixé que les gros transports, notamment les charbons, les fers bruts, ne seraient pas transportés à la troisième classe au delà de 15 lieues (75 kilomètres). Pour permettre un transport à plus grande distance on adopta, en plus de la taxe à la base des 15 premières lieues, une échelle décroissante ou plutôt croissante pour les au delà, de sorte que le tarif se présentait comme suit :

| | | |
|-----------------------------|----------|----------------------|
| 1 à 15 lieues. | 0 fr. 30 | pour la tonne-lieue. |
| 16 à 31 — | 0 05 | id. |
| 32 — | 0 10 | id. |
| au-dessus de 32 — | 0 20 | id. |

Ce tarif, qui au début ne s'appliqua qu'au charbon, cokes, briquettes, fers bruts et pierres, fut en 1861 adopté pour l'ensemble de la troisième classe. Les conséquences heureuses de cette mesure conduisirent à appliquer un tarif à échelons également à la deuxième classe en 1862 et à la première en 1865, aussi bien qu'au transport des chevaux, du matériel roulant et des bestiaux. En 1864, on ajouta une quatrième classe aux trois qui existaient avec une base réduite et dans laquelle on fit entrer les grosses marchandises ayant le moins de valeur de la troisième classe. On passa de l'échelle croissante ci-dessus citée à une échelle décroissante en accordant une réduction uniforme pour les distances supérieures à quinze lieues et même à dix pour la quatrième classe.

Comme conséquence de cette réduction, on put constater officiellement en 1865 le développement du trafic des marchandises pour les dix années précédentes.

1. — Le tarif des marchandises a été abaissé en moyenne de 28 p. 100.

2. — Le public a expédié 2,706,000 tonnes en plus en économisant plus de 20,000,000 de francs sur les frais de transport.

3. — Le trésor public a encaissé 5,781,000 francs de plus après avoir soldé et ses frais d'exploitation et les dépenses de premier établissement.

Déjà en 1861, on avait adopté, afin de favoriser les ports belges, un tarif de transit extrêmement bon marché applicable aux marchandises de toute nature et de tout poids à raison de 20 centimes la tonne-lieue. Par suite, la taxe d'une tonne de marchandises d'Anvers à la frontière prussienne, par exemple, s'abaissait d'un coup de 10 francs 30 à 6 francs 30. En 1864 fut également accordé un tarif réduit pour les charbons à l'exportation par les ports belges ; plus tard, en 1879, il a été encore diminué.

Pour le trafic des voyageurs, on avait de 1835 à 1838 quatre classes, ber-

lines, diligences, chars à bancs et wagons, ces derniers découverts au début, plus tard couverts aussi. Les prix étaient très bas. En 1839, on supprima les berlines et des trois autres classes se formèrent les trois classes actuellement existantes. Les prix furent sensiblement relevés, ce qui eut une conséquence des plus défavorables, car le trafic fléchit beaucoup. En 1854, on mit en circulation des trains express à voitures de première, ou de première et de deuxième, avec taxes augmentées d'environ 25 p. 100. Les taxes s'élevaient pour les trains de voyageurs à :

| | |
|----------------------------------|---------------------------------|
| 1 ^{re} classe | 0 fr. 40 |
| 2 ^e classe | 0,30 |
| 3 ^e classe | 0,20 par voyageur et par lieue. |

Elles furent pour les trains express de :

| | |
|----------------------------------|-----------------------------------|
| 1 ^{re} classe | 0 fr. 50 |
| 2 ^e classe | 0,37,5 par personne et par lieue. |

A l'exemple de ce qui se fit au début de la période de 1860 à 1870 pour les tarifs de marchandises auxquels on appliqua l'échelle décroissante, on fit de même pour les voyageurs et, par l'arrêté ministériel du 20 mars 1866, les taxes furent fixées comme suit :

| | I. | II. | III. |
|-----------------------------|----------|----------|----------|
| De 1 à 10 lieues | 0 fr. 30 | 0 fr. 20 | 0 fr. 15 |
| 11 à 20 — | 0,15 | 0,10 | 0,07,5 |
| Au-dessus de 20 — | 0,10 | 0,07,5 | 0,05 |

Il fut cependant fixé que ces taxes ne seraient appliquées provisoirement qu'aux parcours supérieurs à quinze lieues et que ceux qui seraient inférieurs comporteraient les prix suivants :

| | I. | II. | III. |
|---------------------------------|----------|----------|----------|
| 1 à 7 lieues | 0 fr. 40 | 0 fr. 30 | 0 fr. 20 |
| 8 ^e lieue | 0,20 | 0,10 | 0,05 |
| 9 ^e lieue | 0,20 | 0,05 | 0,10 |
| 10 ^e lieue | 0,10 | 0,05 | 0,10 |
| 11 à 15 lieues | 0,10 | 0,05 | 0,05 |

Pour les trains express les prix étaient élevés de 20 p. 100, mais on permit l'admission des troisièmes classes dans quelques-uns de ces trains. Par contre, on supprima un certain nombre de réductions accordées jusqu'à cette époque. En trafic direct, les réductions ne furent adoptées que par les lignes Lierre-Turnhout et Gand à Bruges, qui adhèrent à la réforme ; le trafic international en fut entièrement exclu. Par suite, il devint souvent avantageux au lieu de prendre un billet international direct pour tout le parcours d'en

prendre plusieurs successivement et de se procurer ainsi le bénéfice de la réduction du trafic intérieur. Le résultat financier de la réforme fut défavorable et, partie pour ce motif, partie pour d'autres, on la supprima en 1871 et on adopta des bases constantes sans considération de distance ¹.

96. Les tarifs actuels des Chemins d'Etat belges pour les marchandises, les cercueils, le matériel roulant et les animaux. — Le tarif intérieur actuellement en vigueur sur les Chemins de l'Etat belges depuis le 1^{er} janvier 1886 est presque une copie textuelle du tarif intérieur du 1^{er} février 1881. Il se compose des parties suivantes :

Tarif n° 1 : Marchandises transportées par exprès.

Tarif n° 2 : Marchandises transportées en grande vitesse (petits paquets et marchandises de détail).

Tarif n° 3 : Marchandises de petite vitesse, matériel de Chemins de fer et tapisnières.

Tarif n° 4 : Or et argent en lingots, ou monnayés, billets de banque et autres papiers-valeurs.

Tarif n° 5 : Voitures et cercueils.

Tarif n° 6 : Chevaux, bestiaux et chiens.

TARIF N° 1. — TRANSPORTS PAR EXPRESS

Le tarif s'applique aux paquets qui doivent être présentés aux destinataires par un exprès, et contient tous les frais accessoires, à l'exception de l'enlèvement à domicile. Pour les paquets jusqu'à cinq kilogrammes, on distingue entre ceux qui sont affranchis et ceux qui ne le sont pas. Dans le premier cas la taxe est moins élevée que dans le second. On compte :

a). Pour les paquets affranchis de 0 à 5 kilogrammes, à toutes distances, 0 fr. 80.

b). Pour les paquets non affranchis de 0 à 5 kilogrammes et pour les envois de 6 à 10 kilogrammes affranchis ou non :

| | |
|---------------------------|----------|
| De 1 à 25 kilomètres..... | 0 fr. 90 |
| De 26 à 75 — | 1 fr. » |
| De 76 et au delà..... | 1 fr. 10 |

Les taxes des colis d'un poids supérieur à 10 kilogrammes se décomposent comme suit par 100 kilogrammes :

| | |
|-------------------------|---------|
| Frais fixes..... | 1 fr. » |
| Remise à domicile. | 3 fr. » |

¹ Voir Wagner, *Deutsche Economist*, 1872, Nr. 1 et 3 — et par. 19.

Frais de transport :

| | |
|--|-------|
| De 1 à 5 kilomètres (uniformément)..... | 0,20 |
| De 6 à 75, la taxe à 5 kilomètres augmentée par kilomètre de | 0,03 |
| De 76 à 150 — à 75 — — — de | 0,02 |
| De 151 à 200 — à 150 — — — de | 0,016 |
| Au delà de 200 kil., la taxe à 200 kilomètres augmentée de | 0,012 |

Minimum de perception par envoi :

| | |
|---------------------------|----------|
| De 1 à 25 kilomètres..... | 1 fr. 40 |
| De 26 et au delà | 1 fr. 20 |

Pour les envois de plus de 10 kilogrammes, la taxe se décompte de 10 en 10 kilogrammes en arrondissant aux 5 centimes supérieurs quand on atteint la fraction de 2 centimes et demi. Les fractions inférieures à 2 centimes et demi ne sont pas comptées.

Les lettres d'un poids de 15 grammes et moins peuvent également être transportées au tarif ci-dessus.

TARIF N° 2. — GRANDE VITESSE

Le tarif n° 2 s'applique aux petits paquets et envois de marchandises jusqu'à 200 kilogrammes, quand l'expéditeur ne revendique pas expressément l'application du tarif n° 1, ni du tarif n° 3.

Les petits paquets de 5 kilogrammes et au-dessous, affranchis, sont transportés à toute distance à raison de 50 centimes par paquet. Les envois de 5 kilogrammes et au-dessous non affranchis et les envois de 6 à 10 kilogrammes affranchis ou non sont transportés :

| | |
|--|------|
| De 1 à 25 kilomètres à raison de | 0,50 |
| De 26 à 75 — — — de | 0,60 |
| De 76 et au-dessus..... | 0,70 |

Pour les envois d'un poids supérieur à 10 kilogrammes, on applique une taxe se décomposant comme suit par 100 kilogrammes :

| | |
|------------------------|----------|
| Frais fixes..... | Fr. 0,40 |
| Remise à domicile..... | » 0,30 |

Frais de transport :

| | |
|--|----------|
| De 1 à 5 kilomètres (indistinctement)..... | Fr. 0,10 |
| De 6 à 75, la taxe à 5 kil. augmentée par kilomètre de | » 0,02 |
| De 76 à 150, — à 75 kil. — — — de | » 0,016 |
| De 151 à 200, — à 150 k. — — — de | » 0,012 |
| De 201 et au-dessus à 200 k. — — — de | » 0,008 |

Le minimum de perception par envoi est de :

| | |
|--|----------|
| Pour les distances de 1 à 25 kilomètres..... | Fr. 0,60 |
| — — de 26 à 75 — | » 0,70 |
| — — au-dessus de 75 — | » 0,80 |

On arrondit le poids et la taxe comme pour le tarif n° 1.

TARIF N° 3. — PETITE VITESSE

Le tarif n° 3 pour la petite vitesse se divise en tarif pour les marchandises en général, tarif pour le matériel de Chemins de fer roulant sur ses propres roues, et tarif pour les tapisseries.

a). *Tarif pour les marchandises en général.*

Les marchandises sont divisées en quatre classes. Les taxes insérées dans les recueils de tarifs pour la première classe sont applicables aux charges incomplètes, mais calculées au minimum sur 50 kilogrammes. Elles ne comprennent pas les frais accessoires.

Les taxes de la deuxième et de la troisième classe sont applicables aux envois d'au moins 5,000 kilogrammes. Les envois au-dessous de 5,000 kilogrammes sont considérés comme des charges incomplètes et on leur applique les taxes de la classe 1, à moins qu'il ne soit plus avantageux pour l'expéditeur de payer sur 5,000 kilogrammes à la taxe de la classe à laquelle appartient la marchandise. Pour les voitures de foires, vides ou chargées, on compte 4,000 kilogrammes comme minimum de poids par pièce. Pour le chanvre et le lin en tiges on compte au minimum 4,000 kilogrammes par envoi et par wagon.

Les taxes de la quatrième classe sont applicables aux envois d'au moins 10,000 kilogrammes. Les marchandises de la quatrième classe par remise de quantités inférieures à 10,000 kilogrammes sont traitées comme celles de la troisième classe et taxées comme telles, à moins qu'il ne soit plus avantageux pour l'expéditeur de payer pour 10,000 kilogrammes à la taxe de la quatrième classe. Néanmoins les bois destinés aux houillères et dont la longueur n'excède pas celle du matériel, remis par quantité d'au moins 5,000 kilogrammes ou payant pour ce poids et transportés dans des wagons affectés au coke ou à la houille et en retour vers les houillères, sont taxés aux taxes de la quatrième classe. Les fascines sont également taxées à la quatrième classe, la taxe étant calculée sur un poids minimum de 5,000 kilogrammes par envoi.

Le poids est arrondi de 10 en 10 kilogr. dans le sens de l'augmentation.

A l'exception des marchandises en vrac qui ne peuvent être chargées avec d'autres, tous les envois remis en détail sont taxés à la première classe s'il n'est pas plus avantageux d'appliquer la taxe de charges complètes de la classe à laquelle les marchandises appartient avec son minimum de chargement. Les marchandises en vrac qui ne peuvent être chargées avec d'autres ne sont acceptées pour le transport qu'aux taxes des charges complètes (5,000 kilogrammes pour les trois premières classes, 10,000 pour la quatrième), sans considération pour le poids réel de l'envoi. (Dans le tarif, ces articles au nombre de 170 environ, sont indiqués d'une façon spéciale.)

Les marchandises par charges complètes peuvent être chargées et déchargées par les expéditeurs et les destinataires eux-mêmes ; pour les marchandises en vrac, il y a obligation pour l'expéditeur et le destinataire de faire ces opérations à leurs frais, sous la surveillance des employés de la Compagnie. Si l'expéditeur a fait le chargement, le destinataire est tenu d'effectuer le déchargement et l'enlèvement à ses frais. Les marchandises de détail sont chargées et déchargées par la Compagnie. Les marchandises garanties contre la perte ou les avaries sont chargées et déchargées exclusivement par la Compagnie. Le chargement et le déchargement sont effectués par la Compagnie contre paiement d'une taxe de 11 centimes par 100 kilogrammes (chargement et déchargement compris). Cette taxe est calculée sur le poids réel arrondi de 10 en 10 kilogrammes dans le sens de l'augmentation, et elle est perçue même si le destinataire opère le déchargement. Pour les marchandises figurant dans la nomenclature aux classes 1, 2, 3 et 4, on applique les bases suivantes par 10,000 kilogrammes :

Frais fixes..... 1 fr.
Frais de transport :

| | PREMIÈRE CLASSE | Par tonne. |
|---|-----------------|------------|
| De 1 à 5 kilomètres (uniformément)..... | | Fr. 0,50 |
| De 6 à 75 par kilomètre..... | | » 0,10 |
| De 76 à 150 la taxe à 75 kilom. augmentée par kilom. de | | » 0,08 |
| De 151 à 200 — à 150 — — — de | | » 0,06 |
| Au-dessus de 200 la taxe à 200 kil. augmentée par kil. de | | » 0,04 |

| | DEUXIÈME CLASSE | |
|---|-----------------|---------------|
| De 1 à 5 kilomètres (uniformément). | | 0,40 |
| 6 à 75 id. par kilomètre. | | 0,08 |
| 76 à 125 id. la taxe de 75 kil. augmentée de. | | 0,04 par kil. |
| Au-dessus de 125 id. 125 id. | | 0,02 » |

TROISIÈME CLASSE

| | | | | Par tonne. |
|---|--|--|--|---------------|
| De 1 à 5 kilomètres (uniformément) | | | | 0,30 |
| 6 à 75 id. par kilomètre | | | | 0,06 |
| 76 à 100 id. la taxe de 75 kil. augmentée de. | | | | 0,03 par kil. |
| 101 à 125 id. 100 id. | | | | 0,02 » |
| Au-dessus de 125 id. 125 id. | | | | 0,01 » |

QUATRIÈME CLASSE

| | | | | |
|---|--|--|--|---------------|
| De 1 à 24 kilomètres, par kilomètre. | | | | 0,06 |
| 25 à 75 id. id. | | | | 0,04 |
| 76 à 100 id. la taxe de 75 kil. augmentée de. | | | | 0,02 par kil. |
| 101 à 350 id. 100 id. | | | | 0,01 » |
| Au delà de 350 id. 350 id. | | | | 0,02 » |

Pour les distances de 1 à 24 kilomètres les frais fixes pour la quatrième classe ne s'élèvent qu'à 0,50 par tonne.

b). Tarif pour les wagons de marchandises et de voyageurs roulant sur leurs roues.

Les taxes sont fixées comme suit :

Pour les distances de 1 à 75 kilomètres, 2 fr. 50 par essieu à titre de frais fixes et 0,10 par essieu et par kilomètre à titre de frais de transport. Pour les distances de 76 à 100 kilomètres, la taxe de 75 kilomètres, augmentée de 0,05 par essieu et par kilomètre. Pour les distances supérieures à 100 kilomètres, la taxe de 100 kilom., augmentée de 0,025 par essieu et par kilomètre.

La taxe pour un wagon roulant sur ses propres roues et chargé d'un autre wagon est calculée comme il vient d'être indiqué avec une surtaxe de 50 p. 100. Le minimum de perception est la taxe applicable à un parcours de 5 kilomètres.

c). Tarif pour les tapissières.

Le transport des meubles se fait soit en voitures de déménagement remises par les expéditeurs, soit en tapissières fournies par la Compagnie. En ce qui concerne les voitures fournies par les expéditeurs, on impose la condition que la voiture et son contenu ne dépassent pas le poids de 6,000 kilogrammes. Ces voitures à vide et en retour sont transportées gratuitement. Les tapissières de la Compagnie ne peuvent recevoir un chargement de plus de 3,000 kilogrammes.

Le décompte de la taxe s'établit comme suit :

a). Voitures de déménagements fournies par les expéditeurs, la taxe de la première classe appliquée sur 6,000 kilogrammes par wagon.

b). Tapissières mises à disposition par la Compagnie ; la taxe de la première classe sur 6,000 kilogrammes par wagon avec surtaxe de 17 p. 100.

TARIF N° 4. — FINANCES ET VALEURS

Pour l'or et l'argent en lingots ou monnayés, les billets de banque et autres valeurs, on perçoit la taxe ci-après par fraction individuelle de 1,000 fr.

| | | | |
|-----------------------|------|-----------------------|--------|
| De 1 à 25 kilomètres, | 0,25 | minimum de perception | 0,50 |
| 26 à 75 | — | 0,30 | » 0,60 |
| 75 et au delà. | 0,35 | » | 0,70 |

Les frais de chargement, de déchargement et de remise à domicile sont compris dans ces taxes.

Si la taxe calculée au tarif n° 2 (grande vitesse), d'après le poids, est supérieur à celle du tarif des finances, c'est la première qui est appliquée. Dans ce cas, les conditions du tarif n° 2 deviennent applicables à ce transport.

TARIF N° 5. — ÉQUIPAGES ET CERCUEILS

a). *Equipages.*

Pour le décompte des taxes il n'est fait aucune distinction entre les voitures à deux ou quatre roues, à un ou deux fonds.

Les voyageurs transportés dans leurs voitures sont astreints au paiement d'un coupon de première classe par personne. S'ils prennent place dans un wagon du train ils acquittent le prix du tarif des voyageurs. Lorsque l'expéditeur ne prescrit rien d'autre, le transport des équipages s'effectue au prix de la grande vitesse par les premiers trains de voyageurs. Dans ce cas, on décompte par équipage la taxe de la première classe du tarif n° 3 calculée sur 6,000 kilogrammes.

Si sur la demande de l'expéditeur les équipages sont transportés en petite vitesse, la taxe est décomptée de la façon suivante au prix de la deuxième classe du tarif n° 3 :

Une voiture à un ou deux fonds, montée ou démontée à raison d'un poids minimum de 2,500 kilogrammes.

Deux voitures à un ou deux fonds montées ou démontées, chargées sur le même wagon à raison d'un minimum de 4,000 kilogrammes.

| | | | |
|-----------------|-----|-------|---|
| Trois voitures | id. | 5,500 | » |
| Quatre voitures | id. | 7,000 | » |

Dans le cas où des voitures de luxe sont expédiées dans des wagons fermés spéciaux à ce genre de transport, la taxe aussi bien en grande qu'en petite vitesse est augmentée de 25 p. 100.

Le chargement et le déchargement des voitures en petite vitesse doivent être effectués par les soins et aux frais, risques et périls des expéditeurs et destinataires.

Ces frais sont compris dans la taxe de grande vitesse.

TARIF N° 6. — CHEVAUX, BESTIAUX ET CHIENS

Le transport des animaux s'effectue en grande ou en petite vitesse.

Les chevaux, mulets, poulains et poneys sont seuls admis au transport direct en grande vitesse et dans les cas suivants :

- a). Lorsque la distance à parcourir est égale ou supérieure à 75 kilomètres.
- b). A toute distance, lorsque les points d'expédition et de destination coïncident avec les stations extrêmes de la section parcourue par le train.

La taxe en grande vitesse est calculée par parties indivisibles de trois chevaux, mulets, poulains et poneys.

Pour le transport en petite vitesse, il y a trois catégories, savoir :

1^{re} catégorie. — Un cheval ou mulet, un ou deux poulains, poneys, bœufs, vaches, bouvillons, génisses ou ânes, un à cinq porcs ou veaux, un à dix moutons, un à trente cochons de lait.

2^e catégorie. — Deux chevaux ou mulets, trois ou quatre poulains ou poneys, bœufs, vaches, bouvillons, génisses, taureaux ou ânes, six à dix porcs ou veaux, onze à vingt moutons, trente et un à soixante cochons de lait.

3^e catégorie. — Trois chevaux ou mulets, cinq ou six poulains, poneys, etc., un wagon de gros ou de petit bétail, soixante et un à cent cochons de lait.

Il est loisible aux expéditeurs de charger dans un wagon le nombre de têtes que bon leur semble, mais le Chemin de fer est affranchi de toute responsabilité pour les avaries ou accidents de route et la mortalité des animaux.

Les prix de la troisième catégorie sont augmentés de 25 p. 100 lorsque les envois d'animaux comportent par wagon un nombre de têtes supérieur aux quantités ci-après :

- 8 bœufs, vaches ou taureaux ;
- 10 ânes, poulains, génisses, poneys ou bouvillons ;
- 20 porcs ou veaux ;
- 30 chèvres ou moutons ;
- 100 cochons de lait.

Les animaux doivent être accompagnés d'un conducteur. Le transport gra-

tuit dans les écuries ou les wagons de bestiaux n'est accordé qu'à un conducteur par envoi ou par wagon. Si le conducteur prend place dans un autre wagon, il a à acquitter le prix ordinaire du tarif des voyageurs. Quand, pour le transport des chevaux et animaux, dix wagons au moins sont nécessaires et que tous ont la même destination, on peut mettre en circulation un train spécial tout en taxant au prix de la petite vitesse, à la condition qu'il aura été adressé à cet effet une demande à la Compagnie deux jours à l'avance. Les petits animaux en caisses, cages ou sacs sont transportés aux prix et conditions du tarif n° 2 pour la grande vitesse. Ces transports ne sont pas effectués par les trains de voyageurs et la remise aux destinataires n'est pas accomplie par la Compagnie. Celle-ci n'assume pour ces envois aucune responsabilité. Les bases suivantes sont appliquées pour les taxes de transport des chevaux et animaux.

a). *Taxe de grande vitesse pour 3 chevaux.*

| | |
|---|------|
| Frais fixes | 6,00 |
| Frais de transport : | |
| De 1 à 5 kilomètres (uniformément) | 2,00 |
| De 6 à 75 kilomètres par wagon de 3 chevaux et par kilomètre | 0,40 |
| De 76 à 150 la taxe de 75 kilomètres augmentée par wagon et par kilomètre de | 0,32 |
| De 151 à 200 la taxe de 150 kilomètres augmentée par wagon et par kilomètre de | 0,24 |
| Au delà de 200, la taxe de 200 kilomètres augmentée par wagon et par kilomètre de | 0,16 |

b). *Petite vitesse. Chevaux et animaux.*

| | 1 ^{re} catégorie | 2 ^e catégorie | 3 ^e catégorie |
|---|------------------------------|-----------------------------|-----------------------------|
| Frais fixes..... | 3,00 | 4,50 | 6,00 |
| De 1 à 5 (uniformément)..... | 0,60 | 0,90 | 1,20 |
| De 5 à 75 par kilomètre..... | 0,12 | 0,18 | 0,24 |
| De 76 à 150 la taxe de 75 augmentée par kilomètre de..... | 0,09 | 0,135 | 0,18 |
| De 151 à 200 la taxe de 100 augmentée par kilomètre de..... | 0,06 | 0,09 | 0,12 |
| Au-dessus de 200 la taxe de 200 augmentée par kilomètre de..... | 0,06 | 0,04 | 0,08 |

Pour les chiens accompagnés, on perçoit uniformément le prix de troisième classe du tarif pour le transport des voyageurs. Les chiens en panier sont acceptés sans responsabilité aux prix et conditions du tarif 1 ou 2 ou du tarif des bagages.

CONDITIONS RELATIVES AU TRANSPORT DES EMBALLAGES VIDES

Pour les emballages vides ayant servi expédiés en petite vitesse, on décompte la taxe sur le poids réel et au prix de la première classe du tarif n° 3. La taxe est appliquée de 10 en 10 kilogrammes avec minimum de 50 kilogrammes.

Sur la demande de l'expéditeur, on peut également les transporter aux prix et conditions des tarifs 1 ou 2 appliqués sur le poids réel.

Les emballages à l'état neuf et remis vides pour être transportés par la Compagnie au retour à l'état plein sont traités aux mêmes conditions que ceux ayant servi, pourvu que l'indication du retour ultérieur à l'état plein soit portée sur les lettres de voitures et qu'ils contiennent au retour un poids minimum de 5,000 kilogrammes.

CONDITIONS GÉNÉRALES

MARCHANDISES DONT LE POIDS N'ATTEINT PAS 200 KILOGRAMMES PAR MÈTRE CUBE

Pour ces marchandises, le poids réel est augmenté de 50 p. 100 jusqu'à un maximum de 200 kilogrammes par mètre cube, ou jusqu'à un poids égal à la moitié du tonnage du matériel utilisé.

Sont exceptés de cette règle :

1. — Le lin et le chanvre en tiges pour lesquels on ne majore le poids que jusqu'à concurrence d'un maximum de 4,000 kilogrammes par wagon de 10 tonnes de chargement.

2. — Les œufs, les laines de toute espèce (à l'exception de la laine peignée ou cardée), les peaux de moutons, les déchets de laine et de coton, l'étaupe, les déchets de lin et d'étaupe en balles ou paquets pressés, et les plantes vivantes, pour lesquels la taxe est décomptée sur le poids réel.

Le transport des masses indivisibles dont le poids excède 10,000 kilogrammes et qui exigent l'emploi d'un matériel spécial n'est pas obligatoire pour les Compagnies. Les taxes et conditions de transport, ainsi que les frais d'enlèvement et de remise à domicile, quand la Compagnie se charge de ce soin, sont fixés par des accords particuliers.

Dimensions des chargements. — La longueur habituelle du matériel servant au transport des marchandises est de 6 mètres. Le décompte de la taxe pour les envois d'une longueur de plus de 6 mètres s'établit comme suit :

De 6 à 12 mètres :

- a). Sur le poids de l'envoi s'il atteint ou dépasse 6,000 kilogrammes.
- b). Sur le poids augmenté de 1,500 kilogrammes quand il est inférieur à 6,000 kilogrammes avec maximum de 6,000 kilogrammes.

De 12 à 18 mètres :

- a). Sur le poids réel s'il atteint ou dépasse 10,500 kilogrammes.
- b). Sur le poids majoré de 3,000 kilogrammes s'il est inférieur à 10,500 kilogrammes avec maximum de 10,500 kilogrammes.

De 12 à 24 mètres :

- a). Sur le poids réel quand il atteint ou dépasse 15,000 kilogrammes.
- b). Sur le poids majoré de 4,500 kilogrammes quand il est inférieur à 15,000 kilogrammes avec maximum de 15,000 kilogrammes.

Le chargement d'un wagon ne doit pas dépasser en largeur 2^m,70, en hauteur au-dessus du niveau du rail 3^m,40. Si la largeur ne dépasse pas 1^m,50 au sommet, la hauteur du chargement peut être portée à 4^m,10 au-dessus du niveau du rail. Tout chargement de 6 à 14 mètres de long ne doit pas dépasser en hauteur 3^m,10 au-dessus du niveau du rail, en largeur 2,40.

Le transport des objets de plus de 14 mètres n'est pas obligatoire pour la Compagnie. Pour ces envois, il est nécessaire d'obtenir un consentement spécial.

TARIFS SPÉCIAUX

Tarif spécial n° 1 pour le transport des houilles, cokes, briquettes, pierres et terres de mines à houille par chargement de wagon d'au moins 10,000 kilogrammes des stations houillères aux ports de Anvers, Bruxelles, Louvain, Termonde, Gand, Bruges, Ostende, et Nieupoort (ville) pour l'exportation par mer.

Bases :

| | | |
|------------------------|-------------|--|
| Jusqu'à 84 kilomètres. | | 2,20 par 1.000 kilogrammes. |
| De 85 à 187 | — | 0,026 par tonne et par kilomètre. |
| De 188 à 300 | — | la taxe de 187 augmentée de 0,01 par tonne et par kilomètre. |
| De 301 à 400 | — | la taxe de 300 augmentée de 0,02 par tonne et par kilomètre. |

Tarif spécial n° 2, pour le transport des houilles, cokes et briquettes, du gravier, du sable, du minerai de fer, de la pierre à plâtre, des pierrailles et macadam, par quantités d'au moins 100.000 kilogrammes des différentes stations intéressées pour l'exportation maritime par les ports ci-dessus désignés.

Bases :

Jusqu'à 100 kilomètres : taxe uniforme de 2 francs par tonne ;

De 101 — et au delà : taxe de 100 kilomètres augmentée de 0,02 par tonne et par kilomètre.

Tarif spécial n° 3, pour le transport des pierres à plâtre, des pierrailles, des pierres à feu, de la terre de pipe, de la terre plastique, du macadam, du minerai de fer, du gravier, du sable, du phosphate de chaux, de la chaux, pierres de taille et pierres calcinées, par charges complètes d'au moins 10.000 kilogrammes des stations intéressées pour l'exportation maritime par les ports ci-dessus désignés.

Bases du tarif spécial n° 1 :

Tarif spécial n° 4, pour un grand nombre d'articles de différente nature. Il contient des taxes :

Pour les envois de 5.000 kilogrammes. . . . (1^{re} section).

Id. 10.000 — (2^e section).

et est également appliqué aux envois destinés à l'exportation maritime par les ports ci-dessus.

Taxes :

1^{re} section. — Les taxes sont intermédiaires entre celles des classes 1 et 2 du tarif n° 3 (petite vitesse).

2^e section. — Les taxes sont celles de la deuxième classe du tarif n° 3.

Tarif spécial n° 5, pour le transport d'un grand nombre d'articles très différents par envois d'au moins 10.000 kilogrammes pour l'exportation maritime par les mêmes ports. Les taxes sont intermédiaires entre celles des classes 2 et 3 du tarif n° 3 (petite vitesse).

Tarif spécial n° 6 pour le transport d'un grand nombre d'articles très différents, par envois d'au moins 10.000 kilogrammes.

(Pour les verres à vitres, les glaces, les objets creux en verre, le poids minimum à décompter pour la taxe est de 7.000 kilogrammes par envoi.) Ce tarif est également applicable à l'exportation par les mêmes ports. Les taxes sont celles de la troisième classe du tarif n° 3 (petite vitesse).

Tarif spécial n° 7, pour un grand nombre d'articles, par envois d'au moins 10.000 kilogrammes pour l'exportation maritime par les mêmes ports. Les taxes sont celles de la quatrième classe du tarif n° 3 (petite vitesse).

Tarif spécial n° 8, pour l'importation par les ports désignés au tarif spécial n° 1 :

a). Du marbre en blocs, du natron sulfuré. } par envois de 10.000 kilogrammes.

Les taxes sont celles de la quatrième classe du tarif n° 3.

b). Du minerai de fer.

1. — Par envois de 10.000 kilogrammes.

Bases par tonne :

| | |
|--|----------|
| Frais fixes | Fr. 1, » |
| Pour les distances de 1 à 25 kilomètres seulement. | 0,50 |
| Frais de transport : | |
| De 1 à 25 kilomètres, par kilomètre. | 0,06 |
| De 26 à 50 — — — — — taxe de 25 augmentée de. | 0,04 |
| De 51 à 75 — — — — — 50 — | 0,03 |
| De 76 kil. et au delà, — — — — — 75 — | 0,01 |

2. — Par envois de 100.000 kilogrammes.

Les taxes des envois de 10.000 kilogrammes réduites de 0,75

3. — Par envois de 200.000 kilogrammes.

Les taxes des envois de 10.000 kilogrammes réduites de 1, »

c). Minerai de zinc, de plomb, etc. ; soufre en morceaux :

1. — Par envois de 10.000 kilogrammes.

Bases :

| | |
|--|------|
| Frais fixes. | 1, » |
| Pour les distances de 1 à 25 kilomètres seulement. | 0,50 |
| Frais de transport : | |
| De 1 à 25 kilomètres, par kilomètre. | 0,06 |
| De 26 à 50 — — — — — taxe de 25 augmentée par kilomètre de. | 0,04 |
| De 51 à 75 — — — — — taxe de 50 augmentée par kilomètre de. | 0,03 |
| Au-dessus de 75 — — — — — taxe de 75 augmentée par kilomètre de. | 0,01 |

2. — Par envois de 10.000 kilogrammes.

Les taxes des envois de 10.000 kilogrammes réduites de 0,50

3. — Par envois de 200.000 kilogrammes.

Les taxes des envois de 100.000 kilogrammes
réduites de Fr. 0,75

Tarif spécial n° 9, pour l'importation d'un grand nombre d'articles par les ports désignés au tarif spécial n° 1. Le tarif contient des taxes de :

Pour les envois de 5.000 kilogrammes . . . (1^{re} section).
— 10.000 — . . . (2^e section).

Les taxes de la première sont intermédiaires entre celles des classes 1 et 2 du tarif n° 3. Les taxes de la 2^e section sont intermédiaires entre celles de la deuxième et de la troisième classe du tarif n° 3.

Tarif spécial n° 10, pour les objets d'art, les produits industriels, les instruments, plantes et produits de toute nature, les animaux, les chevaux destinés aux expositions.

A l'aller on perçoit le prix plein, au retour le transport s'effectue gratuitement.

Tarif spécial n° 11, pour le transport des objets ci-après désignés par chargement minimum de 10.000 kilogrammes pour les relations entre les gares de Tubize, Hennuyères, Braine-le-Comte, Écoussines et Clabecq d'une part, et un grand nombre de gares de l'État belge d'autre part.

1^{re} catégorie : Massiaux, loupes ou barres de fer grossièrement laminées.

2^e catégorie : Fontes brutes, mitraille de fonte et scories. Les taxes de la première catégorie sont celles de la quatrième classe du tarif n° 3.

Les taxes de la deuxième catégorie se décomptent à la base de 0,03 par tonne et par kilomètre, avec 1 franc de frais fixe.

Tarif spécial n° 12, pour le transport du minerai de fer, par envois de 10.000 kilogrammes, 100.000 kilogrammes et 200.000 kilogrammes pour les relations entre les gares de Charleroi, Châtelineau-Châtelet, Ligny (sud), Louvain (gare), Marchienne-au-Pont, Rhisnes, Saint-Denis-Bovesse et Vedrin, vers Bruxelles (Ouest), Clabecq et les stations du bassin de Charleroi.

Bases :

a). — Envois de 10 tonnes :

| | | |
|---|---|---|
| Frais fixes : 1 franc par tonne. | } | Ou la taxe de la quatrième classe du tarif n° 3 (petite vitesse), si elle est plus avantageuse. |
| Frais de transport, 0,02 par tonne et par kilomètre . . . | | |

b). Envois de 100 tonnes :

Les taxes de la quatrième classe du tarif n° 3 (petite vitesse), réduites de 1,25 avec taxe minimum de 1,35.

c). Envois de 200 tonnes :

Les taxes de la quatrième classe du tarif n° 3 (petite vitesse), réduites de 1,50 avec minimum de 1,10.

Tarif spécial n° 12 pour le transport du minerai de fer et du soufre en canon, par envois de 10 tonnes, 100 tonnes et 200 tonnes au départ d'Athus, Athus (frontière), Graide Bièvre, Halanzy, Messancy, Signeulx et Sterpenich vers un certain nombre de gares belges.

a). Envois de 10 tonnes. — Par tonne :

| | |
|--|----------|
| Frais fixes. | Fr. 1,00 |
| Pour les distances de 1 à 25 kilomètres seulement. | 0,50 |
| Frais de transport : • | |
| De 1 à 25 kilomètres, par kilomètre | 0,06 |
| De 26 à 50 — la taxe de 25 augmentée par kilomètre de | 0,04 |
| De 51 à 75 — la taxe de 50 augmentée par kilomètre de | 0,03 |
| Au-dessus de 75 — la taxe de 75 augmentée par kilomètre de | 0,01 |

b). Envois de 100 tonnes.

La taxe des envois de 10 tonnes diminue de 0,50.

c). Envois de 200 tonnes.

La taxe des envois de 10 tonnes diminuée de 0,75.

Tarif spécial n° 14 pour le transport des houilles, cokes et briquettes par envois de 10 tonnes, 100 tonnes et 200 tonnes des stations houillères belges vers Athus (hauts fourneaux), Signeulx (frontière) et Halanzy.

Les bases sont les mêmes que celles du tarif spécial n° 13.

Tarif spécial n° 15 pour les envois de charbons par quantité minimum de 240 tonnes des stations houillères belges avec transport par eau vers Mons (bassin), Warquignies (rivages de Saint-Ghislain), Jemappes (rivages) et Namur (Meuse).

Sans bases fixes. L'établissement de la taxe résulte d'un prix à forfait.

Tarif spécial n° 16 pour le transport des houilles, cokes et briquettes par charges de 10 tonnes des stations houillères belges vers Gand, Bruges et les gares des lignes du Hainaut et des Flandres.

Bases par tonne :

| | |
|--|------|
| Frais fixes. | 1,00 |
| Pour les distances de 1 à 25 kilomètres seulement. . . | 0,50 |

Frais de transport :

| | |
|--|----------|
| De 1 à 25 kilomètres, par kilomètre. | Fr. 0,06 |
| 26 à 50, la taxe de 25 augmentée par kilomètre de. | 0,04 |
| 51 à 75 — — — — — | 0,03 |
| Au-dessus de 75 — — — — — | 0,01 |

Le tarif spécial n° 17 et le tarif n° 18 ont un caractère local et sont sans importance.

Tarif spécial n° 19 pour le transport des marchandises de la quatrième classe du tarif n° 3 (petite vitesse) pour les relations entre un certain nombre de gares des Chemins d'État belges sur des wagons appartenant aux mines.

Les taxes sont celles de la quatrième classe du tarif n° 3 réduites de 0,20 par tonne.

Le tarif spécial n° 20 pour le transport des marchandises de petite vitesse d'une station à un établissement embranché et inversement, ou d'un établissement embranché à un autre.

A. — *Transports sur des wagons appartenant à la Compagnie*

PAR TONNE

| 1 ^{re} classe | 2 ^e classe | 3 ^e classe | 4 ^e classe |
|------------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|
| — | — | — | — |
| 0,62 | 0,60 | 0,58 | 0,56 |

(non compris les frais accessoires : 0,20 enregistrement, 0,10 lettre d'avis.)

B. — *Transports sur des wagons appartenant aux propriétaires d'embranchements.*

Par tonne (pour les quatre classes) 0,20 (y compris les frais accessoires).

(Les taxes indiquées au titre A pour les classes 1, 2 et 3 et celles du titre B ne sont appliquées qu'aux envois d'au moins cinq tonnes par wagon, tandis que la taxe de la quatrième classe du titre A n'est applicable qu'aux envois d'au moins dix tonnes par wagon.)

FRAIS ACCESSOIRES

| FRAIS ACCESSOIRES qui ne sont pas compris dans les tarifs. | Tarif n° 1 Transports parexpress | Tarif n° 2 Grande vitesse | Tarif n° 3 Petite vitesse | Tarif n° 4 Finances et valeurs | Tarif n° 5 Equipages | Tarif n° 6 Chevaux et bestiaux |
|---|-------------------------------------|------------------------------|------------------------------|-----------------------------------|-------------------------|-----------------------------------|
| Droit d'enregistrement | | | 0,20 | | 0,20 | 0,20 |
| Enlèvement à domicile par 100 kilo- grammes et fraction indivisible de 100 kilogrammes..... | 0,30 | 0,30 | 0,30 | | | |
| Enlèvement à domicile pour les fi- nances par 1,000 francs et fraction indivisible de 1,000 francs..... | | | | 0,15 | | |
| Remise à domicile par 10 kilo- grammes : | | | | | | |
| a. Dans le rayon de Bruxelles.... | | | 0,05 | | | |
| b. Dans les autres places belges . . | | | 0,03 | | | |
| Chargement et déchargement par 100 kilogrammes..... | | | 0,10 | | | |
| Comptage..... | | | 0,01 | | | |
| Etablissement de la lettre d'avis pour les marchandises adressées bu- reau restant..... | | | 0,10 | | | |

D'après ce qui précède, on voit que le tarif de marchandises belge est un tarif de classification à la valeur, avec distinction pourtant entre le détail et les charges complètes. Comme détail, sont considérées les quantités inférieures à cinq tonnes taxées à la classe 1 du tarif n° 3 ; il n'y a donc qu'une classe de détail. Pour les classes de charges complètes 2 et 3 on demande la remise de 5,000 kilogrammes, pour la classe 4 celle de 10,000 kilogrammes. On ne prescrit pas de minimum par wagon. Ce qui est remarquable, c'est le grand nombre de tarifs spéciaux réduits pour l'importation et l'exportation par les ports belges ; les autres tarifs ne sont presque exclusivement applicables qu'aux industries du charbon et du fer pour lesquelles s'appliquent également une partie des tarifs d'importation et d'exportation.

Les tarifs sont en général à échelle décroissante et pour la plupart très réduits.

Les Chemins secondaires belges ont un système de tarif très simple copié sur le tarif à la capacité d'Alsace-Lorraine, pour le transport des marchandises. Il se décompose comme suit :

| | Par tonne et par kilomètre. | Frais fixes par tonne. |
|--|-----------------------------|------------------------|
| Détail grande vitesse | 0,30 | 1,00 |
| Détail petite vitesse (classe I). | 0,15 | 0,50 |
| Classe de wagons complets A (wagons couverts). . . | 0,13 | 0,50 |
| — B (wagons découverts). . . | 0,11 | 0,50 |
| — C (wagons découverts). . . | 0,07 | 0,50 |

Les chargements complets en grande vitesse paient le double de la taxe des classes A ou B. Pour le détail en petite vitesse, il y a un minimum de poids de 400 kilogrammes et une perception de un franc par tonne pour frais de chargement et de déchargement. Les taxes de chargements par wagons complets sont décomptées sur cinq tonnes; pour tout wagon chargé davantage on applique la taxe de la classe I. Les taxes de la classe C sont applicables aux envois de marchandises qui figurent dans la classe 4 du tarif intérieur des Chemins de l'Etat et ont lieu en wagons découverts par remise de 5,000 kilogrammes sans responsabilité pour les Compagnies.

Pour les marchandises encombrantes on majore le poids de 50 p. 100 et on applique le double de la taxe de grande vitesse, ou de détail de petite vitesse, à moins que le décompte comme wagon complet, sur 5 tonnes, ne soit plus avantageux.

Un droit d'enregistrement de 20 centimes et un droit de livraison de 10 centimes sont perçus pour tout envoi, sauf en grande vitesse.

Parmi les Chemins privés belges celui du Nord a la même classification et le même barème que les Chemins de l'Etat; par contre, le Central belge a un système et un barème différents. En trafic direct des Chemins belges entre eux, le tarif de l'Etat est généralement appliqué.

97. Les tarifs actuels des Chemins de fer de l'Etat belges pour le transport des voyageurs et des bagages.

I. — TRANSPORT DES VOYAGEURS

Il est délivré pour toute distance et par tous les trains des billets simples et d'aller et retour.

La validité des billets d'aller et retour pour les distances de 75 kilomètres et moins (retour non compris) expire à minuit, le jour de la délivrance. Les billets d'aller et retour pour des distances de plus de 75 kilomètres (retour non compris) sont valables jusqu'à minuit le lendemain de la délivrance ou même le surlendemain s'ils ont été délivrés un samedi ou la veille d'une fête légale; si le lendemain du jour férié légal est un dimanche, ou si le surlende-

main d'un samedi est un jour férié légal les billets délivrés le jour de fête ou le samedi sont valables jusqu'à minuit le quatrième jour. Si le voyage a commencé avant minuit, les billets restent valables jusqu'à la fin du parcours.

BASES POUR LE TRANSPORT DES VOYAGEURS

Trains ordinaires.

| | 1 ^{re} classe. | 2 ^e classe. | 3 ^e classe. |
|---------------------------------|-------------------------|------------------------|------------------------|
| Par kilomètre. | 0,786 | 0,0567 | 0,0378 |
| Minimum de perception | 0,40 | 0,30 | 0,20 |

Pour les trains express, on majore de 25 p. 100 les taxes et les minima de perception qui viennent d'être indiqués.

Pour les billets d'aller et retour en trains ordinaires et express on concède une réduction de 20 p. 100 sur le double du prix d'un billet simple.

Pour l'établissement des prix, les distances figurant dans le tarif intérieur des marchandises des Chemins de l'Etat belges servent de base.

*Conditions spéciales.***Enfants.**

Les enfants au-dessous de trois ans sont transportés gratuitement quand ils prennent place sur les genoux des personnes qui les accompagnent. Les enfants de trois à huit ans paient demi-place et ont droit à une place spéciale. Deux enfants de moins de huit ans voyageant ensemble sont transportés au moyen d'un billet d'aller et retour. Les enfants de plus de huit ans paient place entière. Si un voyageur réclame une place spéciale pour un enfant de moins de trois ans, il aura à acquitter la taxe réclamée pour un enfant de trois à huit ans.

Militaires.

Les soldats voyageant en corps ou en groupes (armée et gendarmerie) sont transportés sur les lignes de l'Etat belge avec 50 p. 100 de réduction. Les officiers, sous-officiers et soldats de l'armée et de la gendarmerie qui voyagent individuellement pour le service ou en congé jouissent de la même réduction.

Gardes civiques.

Les gardes civiques voyageant en uniforme et en armes sont traités comme les membres des sociétés et soumis aux mêmes conditions. (Voir plus loin.)

Les officiers de l'état-major général des gardes civiques voyageant pour le service sont assimilés aux officiers de l'armée et jouissent, comme eux, d'une réduction de 80 p. 100.

ABONNEMENTS

Abonnements généraux.

Des cartes d'abonnement sont délivrés pour l'ensemble du réseau des Chemins d'Etat belge, ou pour une partie de ce réseau. Les prix par tous les trains et pour une durée de trois, six, neuf ou douze mois sont fixés suivant des coupures de distance et s'élèvent en francs à :

| | POUR 3 MOIS | | | POUR 6 MOIS | | | POUR 9 MOIS | | | POUR 12 MOIS | | |
|--------------------------|-----------------|----------------|----------------|-----------------|----------------|----------------|-----------------|----------------|----------------|-----------------|----------------|----------------|
| | 1 ^{re} | 2 ^e | 3 ^e | 1 ^{re} | 2 ^e | 3 ^e | 1 ^{re} | 2 ^e | 3 ^e | 1 ^{re} | 2 ^e | 3 ^e |
| De 1 à 5 kilomètres... | 43 | 33 | 22 | 78 | 59 | 39 | 104 | 78 | 52 | 130 | 98 | 65 |
| • 10 — | 57 | 42 | 28 | 102 | 76 | 51 | 136 | 102 | 68 | 170 | 127 | 85 |
| • 15 — | 67 | 50 | 33 | 120 | 90 | 60 | 160 | 120 | 80 | 200 | 150 | 100 |
| • 20 — | 77 | 58 | 38 | 138 | 104 | 69 | 104 | 138 | 92 | 230 | 173 | 115 |
| • 25 — | 87 | 65 | 43 | 156 | 117 | 78 | 208 | 156 | 104 | 260 | 195 | 130 |
| • 30 — | 97 | 73 | 48 | 174 | 131 | 87 | 232 | 174 | 116 | 290 | 218 | 145 |
| • 35 — | 103 | 78 | 52 | 186 | 140 | 93 | 218 | 186 | 124 | 310 | 233 | 155 |
| • 50 — | 123 | 93 | 62 | 222 | 167 | 111 | 296 | 222 | 148 | 370 | 278 | 185 |
| • 100 — | 157 | 118 | 78 | 282 | 212 | 141 | 376 | 282 | 188 | 470 | 353 | 235 |
| Pour le réseau entier... | 167 | 200 | 133 | 480 | 360 | 240 | 640 | 480 | 320 | 800 | 600 | 400 |

Abonnements pour les employés des Chemins de l'Etat belge.

Aux agents auxquels il est permis de résider en dehors de leur gare on délivre des billets d'abonnement à moitié prix des abonnements généraux pour les parcours entre leur gare et leur domicile.

Abonnements d'écoliers.

Des abonnements d'écoliers sont délivrés à des prix spécialement réduits pour trois, six ou douze mois. Pour les enfants des employés des Chemins de l'Etat belge, des postes et des télégraphes on accorde des abonnements d'écoliers à moitié prix des autres.

Abonnements d'ouvriers.

Des abonnements d'ouvriers valables pour une semaine à des prix particulièrement réduits sont délivrés pour les voyages en 3^e classe. Pour les

ouvriers des Chemins de l'Etat qui ont leur domicile en dehors de leur lieu d'occupation, on délivre des billets à moitié prix des autres.

Réductions pour les membres de sociétés.

Les membres des sociétés voyageant en groupes fermés jouissent d'une réduction de 50 p. 100 sur le prix des billets simples. Cette réduction est consentie également aux sociétés qui n'ont à accomplir qu'un voyage simple et effectuent leur retour par une autre ligne ou par d'autres moyens de transport. Les membres des sociétés doivent aussi bien à l'aller qu'au retour voyager au nombre de vingt au moins et sur un parcours de 30 kilomètres au moins (retour non compris) s'ils veulent avoir droit à la réduction qui vient d'être indiquée. Les sociétés de moins de vingt personnes et voyageant à moins de 30 kilomètres peuvent réclamer la réduction en payant comme pour vingt personnes et 30 kilomètres. Le transport des sociétés à prix réduit n'a pas lieu par trains express.

Sont considérés comme membres de sociétés :

- 1° Les pèlerins en sociétés ou confrères ;
- 2° Les gardes civiques ;
- 3° Les artistes dramatiques ;
- 4° Les artistes de cirque, etc.

Voyages d'écoliers.

Une réduction de 50 p. 100 sur le prix ordinaire des billets simples est accordée aux écoliers qui font une excursion avec leurs professeurs, et dont le nombre est de dix au moins. Cette réduction n'est accordée que pour les trains ordinaires. Si le nombre des participants est de deux cents on peut demander un train spécial. Le prix en sera réglé d'après les prix des trains ordinaires réduits de moitié et d'après le nombre de places réellement occupées, sous réserve d'un minimum de 75 fr. par train.

Des réductions particulières sont de plus accordées :

1° Aux électeurs des élections législatives et provinciales. Ils jouissent pour le voyage de la station la plus voisine de leur domicile au lieu de vote d'une réduction de 50 p. 100 sur les lignes de l'Etat belge.

2° Aux prisonniers, à leurs gardiens et aux wagons servant à les transporter, réduction de 50 p. 100.

3° Aux émigrants qui obtiennent une réduction de 50 p. 100 sur les prix des billets simples et ont droit au transport gratuit de 100 kilogrammes de bagages par adultes et de 50 kilogrammes par billet d'enfant. Les billets

d'émigrants ne donnent droit qu'à la troisième classe et aux trains fixes pour eux par la Compagnie. Les enfants au-dessous de trois ans ne paient rien. Les enfants de trois à douze ans paient demi-place, soit un quart du tarif normal.

4° — Aux voyageurs de trains de plaisir qui paient moitié du prix d'un billet simple.

TRAINS SPÉCIAUX

Dans les demandes de mise en marche de trains spéciaux, il y a lieu d'indiquer le nombre des voitures de voyageurs de chaque classe dont le train doit être composé. On doit également indiquer la quantité de bagages. Il faut encore donner des renseignements détaillés sur la nature et les dimensions des autres transports à assurer par le train spécial (chevaux, voitures, etc.).

Le prix du train spécial est calculé :

1. — Sur les prix du tarif de transport des voyageurs (billets simples ordinaires) appliqués au nombre de places de chaque classe dont se compose le train sans tenir compte du nombre de places réellement occupées.

2. — Sur les prix des tarifs généraux appliqués aux bagages, chiens, chevaux, voitures, cercueils, etc., suivant la nature de ces transports. Le minimum de perception par train sans retour s'élève à 160 francs pour 30 kilomètres et au-dessous et à 5 fr. 25 par kilomètre pour les distances supérieures à 30 kilomètres.

Si le train spécial est utilisé dans les deux sens, il y a une réduction de 20 p. 100 sur les taxes et le minimum de perception des deux voyages.

II. — TRANSPORT DES BAGAGES

La taxe de transport des bagages est de 6 centimes par 100 kilogrammes et par kilomètre. Minimum de perception, 50 cents. Sur la demande des voyageurs, des colis-bagages peuvent être transportés à une autre station que la station destinataire. Le bagage peut être assuré à raison de 0 fr. 10 par 100 francs. Le voyageur est autorisé à transporter gratuitement les colis d'un poids total de 25 kilogrammes dont l'introduction dans les voitures ne gêne pas les autres voyageurs.

Pour les Chemins secondaires belges, les bases pour le transport des voyageurs sont par kilomètre : en première classe 8 cents, en deuxième 6 cents, en troisième 4 cents; des billets d'abonnement sont délivrés aux écoliers et ouvriers avec 50 p. 100 de réduction.

CHAPITRE X

HOLLANDE

98. Prescriptions légales relatives à la tarification et son développement. — En Hollande, les Chemins de fer sont régis en première ligne par la loi du 9 avril 1875, relative à leur utilisation et à leur exploitation; elle a remplacé la loi précédente du 21 août 1889. Les prescriptions concernant la tarification se trouvent dans le chapitre III : « Des tarifs et du transport par Chemin de fer. » — Elles sont conçues comme suit :

ART. 28. — Les tarifs pour le transport des voyageurs et des marchandises doivent être approuvés par le ministre des affaires intérieures.

Avant d'être mis en vigueur, ils sont portés à la connaissance du public avec l'indication du décret qui les a approuvés; on doit pouvoir les acheter contre un prix à déterminer spécialement pour chacun d'entre eux. Les publications prescrites par le présent article et les suivants se font sous la forme et de la manière indiquées par le ministre des affaires intérieures.

ART. 29. — Il peut être ordonné à tout moment par le roi d'abaisser les tarifs. Si l'entrepreneur voit son revenu diminuer par suite de ces réductions imposées, il reçoit une compensation du trésor public. Le montant de cette compensation, si la perte est établie, sera, faute d'entente amiable, fixée par les juges.

Cette compensation ne devra jamais dépasser la somme nécessaire pour obtenir pendant l'année ou les années pour lesquelles elle est accordée un produit net atteignant 8 p. 100 du capital social.

ART. 30. — Les modifications de tarifs doivent être publiées au moins un mois avant la date de leur mise en vigueur. — Si l'approbation indiquée dans l'article 28 l'accorde, un délai plus court peut être observé.

ART. 31. — Les Compagnies sont tenues de transporter les voyageurs et les marchandises qui leur sont remises et que la loi n'interdit pas d'accepter, aux prix des taxes indiquées dans les tarifs publiés et sous les conditions fixées

dans les règlements, sans faveurs pour des particuliers, des associations, des sociétés, des entreprises ou des corporations.

Elles ne doivent conclure aucune convention spéciale avec un ou plusieurs expéditeurs pour effectuer leurs transports à prix plus réduits que ceux des tarifs portés à la connaissance du public. — Des exceptions à cette règle sont admises :

- a). Pour le transport de grandes quantités de marchandises ;
- b). Pour les transports par abonnements d'un ou plusieurs wagons complets ;
- c). Dans un but charitable et pour les expositions. Les réductions consenties conformément aux titres a) et b) doivent être immédiatement portées à la connaissance du ministre des affaires intérieures. Ces réductions doivent être appliquées à toutes les marchandises de même nature transportées sur la même ligne et dans les mêmes conditions. Elles sont publiées de suite par les Compagnies et restent en vigueur pendant le délai fixé dans la convention, et indiqué dans l'avis de publication, ou faute de fixation de délai jusqu'à satisfaction de la prescription de la première phrase de l'article 30.

ART. 32. — Les Compagnies sont tenues d'organiser, avec approbation du ministre des affaires intérieures, le transport direct des voyageurs et des marchandises sur le réseau qu'elles administrent entre toutes les stations que ce dernier désigne et cela de telle sorte que :

1. On puisse obtenir entre ces stations des billets directs pour les voyageurs et leurs bagages.

2. On puisse transporter les marchandises avec lettres de voitures directes et autant que cela est possible avec transit direct des wagons. — En tant qu'il n'existe pas d'autre réglementation approuvée par le ministre, les Compagnies sont tenues, dans les localités où se trouvent deux ou plusieurs stations reliées par rails, de faire arriver les voyageurs et leurs bagages en temps utile avant le départ des trains en correspondance et de transporter les marchandises en transit d'une station d'une Compagnie vers celles des autres, dans le délai des règlements généraux ou de règlements spéciaux à déterminer. — Elles sont tenues de recevoir dans leurs gares et de transporter par les rails de jonction les wagons de voyageurs et de marchandises, les tenders et machines destinés à assurer le trafic de transit direct. Les taxes pour les trains des voyageurs et des marchandises sont fixées par le ministre des affaires intérieures, la Compagnie entendue. Aussi longtemps et en tant qu'il n'a pas été publié de tarif pour le trafic direct des voyageurs et des marchandises, les taxes de transport se composent de l'addition des taxes des tarifs intérieurs ou directs applicables aux lignes sur lesquelles le transport doit être effectué.

Si les négociations relatives à l'accord prescrit dans cet article entre les

Compagnies n'ont pas abouti à une convention dans le délai indiqué par le ministre, ce dernier fixe la réglementation, les parties entendues.

Des modifications des conventions dont traite le présent article peuvent, si cela est nécessaire, être ordonnées par le ministre, les Compagnies entendues.

Il existe, en outre, des prescriptions en matière de tarification dans le « *Règlement général pour les transports par voies ferrées* » qui, conformément à l'ordonnance royale du 9 juin 1876 a été mis en vigueur le 15 octobre 1876 en même temps que la loi du 9 avril 1875. — Ce règlement, comme les règlements d'exploitation d'Allemagne et d'Autriche-Hongrie, repose principalement sur les prescriptions de la réglementation de l'union des Chemins allemands, et par suite nous pouvons nous abstenir de citer ce qu'il contient en matière de tarifs. — L'ordonnance royale du 2 août 1883, lui a apporté quelques modifications.

Enfin l'ordonnance royale du 9 juillet 1876 relative à la réglementation de la surveillance de l'exploitation des Chemins de fer a institué un comité de surveillance qui, conformément à l'article 19, contrôle également la tarification.

Il y a en Hollande, en dehors d'un certain nombre de lignes privées, un grand réseau d'Etat supérieur aux premiers comme nombre de kilomètres.

Mais l'exploitation en est affermée à deux Compagnies, de sorte que l'administration de tous les Chemins de fer est dirigée par l'industrie privée. Par suite, le développement de la tarification a été conforme aux principes de l'économie privée ; aussi, malgré les droits étendus que l'Etat s'est réservé en cette matière dans la loi du 9 avril 1875, malgré ceux plus étendus encore qu'il s'est assurés dans les traités d'affermage ou les concessions aux Chemins privés, il est résulté de nombreux inconvénients des tarifs établis.

Les plaintes à ce sujet et contre d'autres défauts des Chemins de fer arrivèrent à un tel point, que la deuxième Chambre, en juin 1881, prescrivit une enquête et nomma une commission qui déposa, en octobre 1882, un rapport détaillé. D'après ce rapport, la tarification des Chemins hollandais laisse beaucoup à désirer. Malgré ses privilèges étendus, le contrôle de l'Etat se borne généralement à empêcher que les Compagnies ne dépassent les tarifs maxima fixés dans la loi, les concessions et les conventions. Pour le reste, les administrations ont beaucoup d'indépendance et en font l'usage le plus large. Elles règlent surtout leurs tarifs en vue de la concurrence avec les autres lignes et les voies fluviales, qui ont en Hollande une importance particulière. Comme ailleurs, il en est résulté en Hollande également une influence très défavorable sur les tarifs, qui sont en général variables et appliqués sans uniformité. La plus grande partie du trafic s'effectue conformément à l'article 31 a) de la loi du 9 août 1875, c'est-à-dire non aux conditions des

tarifs publiés, mais en vertu de prix de transport (ristournes)-fixés par des conventions spéciales.

On s'est aussi plaint spécialement de l'action nuisible qui résultait de la concurrence des différentes lignes en ce qui concernait l'étranger.

Des relations de trafic qu'une administration hollandaise refusait d'établir avec des Compagnies étrangères étaient admises par une autre Compagnie hollandaise dans un but de concurrence, ce qui forçait les autres Compagnies à faire des concessions.

Dans l'état actuel des choses, le gouvernement était impuissant contre des procédés de cette sorte, de la part des Compagnies, de nature à nuire lourdement aux intérêts du pays.

Pour supprimer ces inconvénients, la commission, en raison de ce que le passage au système de l'exploitation par l'Etat ne pourrait s'accomplir actuellement sans de gros sacrifices financiers, a proposé en particulier de maintenir au gouvernement le privilège de fixer les tarifs, même contrairement aux désirs des Compagnies ¹.

99. Les tarifs actuels des Chemins hollandais. — Les Chemins de l'Etat hollandais appliquent les tarifs du 15 octobre 1876, réédités pour les marchandises le 15 mars 1886. Les tarifs de marchandises comprennent les divisions suivantes :

TRANSPORTS RECOMMANDÉS

On transporte comme objets recommandés :

- a). Tous les envois jusqu'à 300 kilogrammes, lorsque l'expéditeur n'a pas spécialement demandé l'application des taxes de grande ou de petite vitesse ;
- b). Tous les envois au-dessus de 300 kilogrammes, pour lesquels l'expéditeur a revendiqué ce mode d'expédition ;
- c). Les envois d'argent.

Le tarif s'applique sur les bases suivantes :

- a). *Envois jusqu'à 5 kilogrammes.*

Chargement et déchargement, florins ² 0,03 par envoi.

Taxe de recommandation — 0,05 —

¹ Voir *Archiv für Eisenbahnen*, année 1885, p. 588-590.

Le florin vaut 2 fr. 1164.

Taxe de transport sans distinction de distance :

| | | | |
|----------------|---------|------|------------|
| De 0 à 1 kil., | florins | 0,12 | par envoi. |
| 1 à 2 — — | | 0,17 | — |
| 2 à 3 — — | | 0,22 | — |
| 3 à 4 — — | | 0,27 | — |
| 4 à 5 — — | | 0,32 | — |

b.) *Envois de 5 à 10 kilogrammes.*

Chargement et déchargement, florins 0,05 par envoi.

Taxe de recommandation — 0,05 —

Frais de transport :

| | |
|--|---------------|
| Jusqu'à 10 kilomètres. | 0,30 |
| Au-dessus de 10 kilom. pour chaque fraction de 10 kilom. | 0,01 en plus. |

c.) *Envois au-dessus de 10 kilogrammes.*

Par 10 kilogrammes et plus.

| | |
|---|-------|
| Chargement et déchargement. | 0,005 |
| Taxe de recommandation. | 0,001 |
| Frais de traction. Frais d'expédition | 0,01 |
| Pour les 150 premiers kilomètres et par fraction de | |
| 10 kilomètres. | 0,015 |
| Pour chaque 10 kilomètres en plus. | 0,01 |

En arrondissant aux cents supérieurs.

Pour l'enlèvement des colis à domicile de l'expéditeur, on percevra 0 fl. 05 par 50 kilogrammes avec minimum de 0 fl. 50 par envoi.

MARCHANDISES DE GRANDE ET DE PETITE VITESSE

Les taxes de grande et petite vitesse sont fixées d'après les bases suivantes :

| | GRANDE vitesse | DÉTAIL | WAGONS COMPLETS | | |
|--|-------------------|--------|-----------------|------|------|
| | | | A | B | C |
| | Fl. | Fl. | Fl. | Fl. | Fl. |
| Droit de manutention par tonne..... | 1,40 | 0,90 | 0,70 | 0,70 | 0,70 |
| Frais de transport par tonne et par kilomètre: | | | | | |
| Pour les premiers 50 kilomètres..... | 0,10 | 0,06 | 0,04 | 0,03 | 0,02 |
| Pour les 100 kilomètres suivants..... | 0,09 | 0,05 | 0,03 | 0,02 | 0,01 |
| Pour les 100 kilomètres suivants..... | 0,08 | 0,04 | 0,02 | 0,01 | 0,01 |
| Pour les distances plus éloignées..... | 0,07 | 0,03 | 0,01 | 0,01 | 0,01 |

Le minimum de taxe pour la grande vitesse est de 0 fl. 30 et pour la petite vitesse de 0 fl. 20.

Les envois inférieurs à 50 kilogrammes sont comptés comme pour 50 kilogrammes.

Le poids pour les colis supérieurs à 50 kilogrammes est arrondi de 10 en 10 kilogrammes pour le détail et de 100 en 100 pour les wagons complets ; c'est-à-dire que chaque fraction de 10 ou 100 kilogrammes compte comme complète.

La taxe est arrondie aux centimes supérieurs. Les bases de la classe de détail sont appliquées à tous les envois inférieurs à 5,000 kilogrammes jusqu'à ce que la taxe correspondante de wagons complets calculée sur 5,000 kilogrammes soit plus avantageuse pour l'expéditeur ou le destinataire, auquel cas elle est appliquée.

Pour les envois non emballés inférieurs à cinq tonnes qui par leur nature ne peuvent être chargés en commun avec d'autres marchandises on décompte la taxe sur 5,000 kilogrammes à la base de la classe de wagons complets correspondante.

Aux bases des classes de wagons complets sont transportées toutes les marchandises remises par quantité d'au moins 5,000 kilogrammes par lettre de voiture.

Pour les marchandises transportées aux taxes des classes A et B, la taxe sera toujours décomptée sur cinq tonnes au moins par wagon employé.

Si la quantité remise dépasse cinq tonnes et que le surplus soit chargé sur même wagon on décomptera par fraction de 100 kilogrammes aux bases de la classe correspondante.

Si l'envoi exige l'emploi d'un deuxième wagon, pour le surplus qui y sera chargé on appliquera les bases de la classe de détail à moins que le décompte sur cinq tonnes d'après la classe A ou B ne soit plus favorable pour l'envoyeur auquel cas il sera appliqué.

Pour les marchandises à transporter à la classe C, on décomptera la taxe sur 10,000 kilogrammes au moins, par wagon.

Les quantités inférieures à dix tonnes seront traitées comme marchandises de la classe B, à moins que le décompte sur dix tonnes par wagon ne soit plus favorable pour l'envoyeur auquel cas il sera appliqué.

Si plusieurs marchandises de l'une des classes ou de différentes classes de wagons complets toutes par quantités inférieures à cinq tonnes composent par le poids total le chargement d'un wagon complet marqué sur la lettre de voiture, on appliquera à l'envoi la taxe de la classe la plus élevée dans laquelle se trouvent des marchandises du chargement.

Aux bases du tarif exceptionnel I qui s'élèvent au double de celles de grande vitesse et de détail sont transportées les marchandises encombrantes.

Si cependant dans un envoi de petite vitesse, le décompte des frais sur cinq tonnes par wagon, à la classe A, est plus favorable pour l'envoyeur, c'est ce dernier qui est appliqué.

Au tarif exceptionnel II appartiennent :

1. — Les céréales et les légumes de toute sorte, tels que : blé, seigle, orge, avoine, fèves, lentilles, pois, pois lupins, vesce, maïs, sarrasin, malt, millet, riz, etc.

2. — Les légumes frais ;

3. — Les tourteaux, etc. ;

4. — La farine de froment, de pommes de terre, le son, le gruau, les grains d'orge, la fécule de riz, la farine de lin, etc. ;

5. — Les fruits frais, de jardins, de champs, de forêts, d'arbres (à l'exception des raisins, des oranges, des citrons et autres fruits du midi et épices de toute nature).

Ces marchandises sont transportées en wagons couverts aux taxes de la classe B.

Pour les meubles on décompte la taxe sur cinq tonnes par wagon aux bases du tarif de grande vitesse ou de la classe de wagons complets A suivant qu'ils sont remis en grande ou en petite vitesse.

Le transport des mobiliers en voitures spéciales s'effectue d'après les conditions et tarifs applicables aux équipages et voitures.

Pour les objets qui, par leur volume ou leur poids, ne peuvent être chargés sur un seul wagon on décomptera toujours la taxe sur cinq tonnes par wagon au moins d'après les bases de la classe à laquelle ces objets appartiennent.

Pour la glace, la levure, les poissons frais et fumés de toute nature, les homards, les huîtres et autres coquillages de mer, les légumes frais, la viande fraîche, les volailles (mortes), le gibier, les plantes et arbres vivants, les

caisses vides, paniers vides, bonbonnes emballées dans des paniers, et pour les pommes de terre et fruits frais expédiés d'octobre à avril inclus on calcule toujours la taxe suivant la quantité remise.

Il y a de plus des tarifs spéciaux pour différents articles de transport; ce sont les tarifs d'exportation et d'importation applicables à un nombre limité de stations déterminées et dont l'application est généralement subordonnée à certaines conditions différentes de celles fixées par les principes généraux de la tarification.

III. — ÉQUIPAGES. — ANIMAUX VIVANTS, ETC.

Le transport des équipages comme voitures servant à voyager s'effectue par les trains de voyageurs ou mixtes.

La taxe s'élève :

| | |
|---|----------|
| Frais de manutention par pièce | 1 fl. |
| Frais de transport par pièce et par kilomètre | 0 fl. 24 |

Le transport des équipages ordinaires, des voitures d'artistes, des voitures de mobilier et autre matériel roulant n'a lieu que par les trains de marchandises. La taxe est décomptée d'après les bases suivantes.

Voitures à deux roues de toutes sortes :

| | |
|---|-------|
| Frais de manutention par pièce | 1 fl. |
| Frais de transport par pièce et par kilomètre | 0 14 |

Voitures à 4 roues de toutes sortes :

| | |
|---|-------|
| Frais de manutention par pièce. | 1 fl. |
| Frais de transport par pièce et par kilomètre | 0,20 |

Matériel de chemins de fer roulant sur roues :

a) Locomotives et tenders.

| | |
|---|--------|
| Minimum de perception | 15 fl. |
| Frais de traction par essieu et par kilomètre | 0,25 |

b) Voitures à voyageurs.

| | |
|--|--------|
| Minimum de perception | 10 fl. |
| Frais de transport par essieu et par kilomètre | 0,10 |

c) Fourgons et autres wagons.

| | |
|--|-------|
| Minimum de perception | 7 fl. |
| Frais de transport par essieu et par kilomètre | 0,07 |

L'expéditeur ou le destinataire doivent opérer le chargement et le déchargement et s'occuper eux-mêmes des moyens nécessaires pour arrimer et consolider le matériel roulant.

La taxe est payée à la remise du matériel roulant.

ANIMAUX VIVANTS

Le transport des animaux vivants a lieu par trains de voyageurs ou mixtes et par trains de marchandises ou trains spéciaux de bestiaux.

Pour les chevaux en wagons écuries la taxe est de :

| | 1 cheval. | 2 chevaux. | 3 chevaux. |
|---|-----------|------------|------------|
| Frais de manutention. | 1 fl. | 2 fl. | 3 fl. |
| Frais de transport par kilomètre : | | | |
| Pour les 100 premiers kilomètres. | 0,14 | 0,21 | 0,28 |
| Pour les 100 suivants | 0,12 | 0,18 | 0,24 |
| Pour les distances supérieures. | 0,10 | 0,15 | 0,20 |

Pour le transport des chevaux et animaux par wagons complets en trains de voyageurs ou mixtes, la taxe est surélevée de 30 p. 100 et arrondie toujours aux 5 cents supérieurs.

Pour les chevaux et animaux en trains de marchandises ou trains de bestiaux, la taxe est de :

a) Chevaux, bœufs et taureaux :

| | |
|---|-------|
| Frais de manutention par tête | 0,60 |
| Frais de transport par tête et par kilomètre. | 0,025 |

b) Vaches, poulains, ânes, mulets :

| | |
|---|------|
| Frais de manutention par tête | 0,40 |
| Frais de transport par tête et par kilomètre. | 0,02 |

c) Veaux, porcs et chèvres :

| | |
|---|------|
| Frais de manutention par tête | 0,20 |
| Frais de transport par tête et par kilomètre. | 0,01 |

d) Brebis, moutons et agneaux inférieurs à 50 kilogr. :

| | |
|---|-------|
| Frais de manutention | 0,100 |
| Frais de transport par kilomètre. | 0,005 |

Les taxes par wagons complets sont décomptées suivant le nombre de mètres carrés mesurant la superficie du wagon employé et ainsi que suit :

| | |
|---|-------|
| Frais de manutention par wagon. | 5 fl. |
| Frais de transport par kilomètre et par mètre | 0,01 |

Un demi-mètre et au-dessus compte comme pour un mètre carré, les fractions inférieures ne sont pas comptées.

La taxe est arrondie aux cents supérieurs.

Pour les bestiaux en surplus d'un chargement complet de wagon, on

percevra la taxe par tête, à moins que la taxe d'un wagon complet ne soit plus favorable à l'envoyeur.

Pour les wagons à double plancher, la taxe d'un wagon à 1 plancher est augmentée de moitié.

Les chevaux et autres gros animaux et les animaux sauvages doivent être accompagnés.

Il sera accepté dans les écuries ou les wagons à bestiaux à titre gratuit une personne accompagnant les animaux, par chargement complet de wagon.

Si ces personnes désirent prendre les trains de voyageurs, elles auront à payer le prix ordinaire.

Pour le transport en wagons écuries, ces personnes doivent toujours prendre place dans l'écurie.

CERCUEILS

Le transport s'effectue aux prix et conditions fixés pour le transport des équipages de voyage.

Si sur le désir de l'envoyeur 2 à 4 cercueils sont transportés dans un wagon, on n'applique que la taxe d'un équipage. S'il y en a plus de 4 ou taxe pour chaque cercueil en plus un quart de la taxe d'un équipage.

Les personnes accompagnant le cercueil et prenant place dans le même wagon ont à payer un billet de 3^e classe.

Pour les autres chemins de fer hollandais, le système et la classification des tarifs de marchandises sont conformes en général à ceux de la société d'Etat en ce qui concerne le chemin central et la Compagnie hollandaise de chemins de fer; par contre, pour les bases d'application, la dernière de ces Compagnies a adopté les suivantes, en cents :

| | Transport. | Manutention. |
|-----------------------------------|------------|--------------|
| Grande vitesse. | 8 | 120 |
| Détail jusqu'à 166 | 5 | 120 |
| — de 166-250. | 4 | » |
| — au delà de 250 | 3 | » |
| Wagons complets classe A. | 2,5 | 80 |
| — classe B jusqu'à 190 kilom. | 2 | 80 |
| — au-dessus de 190 kilomètres. | 1 | » |
| — classe C jusqu'à 166 kilom. | 1,3 | 70 |
| — au-dessus de 166 kilomètres. | 1 | » |

Les Chemins hollandais du Rhin ont un système de tarifs, une classification et des bases différents de ceux des deux autres Compagnies.

Pour le trafic direct avec l'Allemagne, les chemins hollandais ont adopté le système de la réforme allemande.

Pour les tarifs de voyageurs il existe, d'après le tarif du 15 octobre 1876, trois classes sur les chemins hollandais, avec les bases d'application suivantes :

| | Voyage simple | Aller et retour |
|----------------------------------|---------------|-----------------|
| 1 ^{re} classe | 5 cent. | 8 cent. |
| 2 ^e — | 4 cent. | 6 cent. |
| 3 ^e — | 2 cent. 5 | 4 cent. |

Sur les chemins d'Etat hollandais, ces bases ne sont applicables qu'aux cinquante premiers kilomètres. Pour les distances plus éloignées elles décroissent suivant l'échelle suivante :

| | BILLET SIMPLE | | | ALLER ET RETOUR | | |
|------------------------|-----------------|----------------|----------------|-----------------|----------------|----------------|
| | 1 ^{re} | 2 ^e | 3 ^e | 1 ^{re} | 2 ^e | 3 ^e |
| | CLASSE EN CENTS | | | CLASSE EN CENTS | | |
| Jusqu'à 50 kilomètres. | 5 | 4 | 2,5 | 8 | 6 | 4 |
| De 51 à 100 — | 4 | 3,2 | 2 | 6 | 4,5 | 3 |
| 101 à 150 — | 3,5 | 2,8 | 1 3/4 | 5 | 3 3/4 | 2 1/2 |
| 151 à 200 — | 3 1/4 | 2,6 | 1 5/8 | 4 1/2 | 3 3/8 | 2 1/4 |
| Au-dessus de 200 — | 3 | 2,4 | 1 1/2 | 4 | 3 | 2 |

La société hollandaise de chemins de fer s'écartant de ces bases décompte les suivantes pour les billets d'aller et retour.

| 1 ^{re} classe | 2 ^e classe | 3 ^e classe |
|------------------------|-----------------------|-----------------------|
| 6 cent. | 4,8 cent. | 3 cent. |

Et la Compagnie hollandaise des chemins du Rhin décompte pour un billet d'aller et retour de première ou de troisième, 160 p. 100 d'un billet simple, pour l'aller et retour de deuxième, 150 p. 100.

Il est délivré des billets d'aller et retour dans toutes les gares, ils ont une durée de validité de quatre jours sur les Compagnies d'Etat, de deux jours jusqu'à 40 kilomètres et de quatre jours au-dessus sur la Compagnie hollandaise, de deux jours pour une distance d'au moins 40 kilomètres sur la Compagnie du Rhin.

Les enfants au-dessous de trois ans sont transportés gratuitement, à moitié prix de trois à sept ans. En outre, on accorde encore des réductions pour les

billets d'abonnements, les billets militaires, les billets d'écoliers, d'ouvriers et les sociétés importantes. Les Chemins hollandais sont de plus contractants dans l'accord relatif aux billets circulaires combinés de l'union des Chemins allemands.

Pour les bagages on compte :

Sur la Société des Chemins d'Etat hollandais. Sur la Compagnie hollandaise.

| | | |
|---|------------|-----------|
| Frais de manutention par 10 kilog. | 4 cent. | 5 cent. |
| Taxe de transport par 10 kg. et par km. | 0,14 cent. | 0,1 cent. |

Il n'est pas accordé de franchise de bagages.

CHAPITRE XI

ANGLETERRE

100. Prescriptions anciennes des lois et des cahiers des charges, concernant les tarifs ¹. — Il n'y a pas en Angleterre de différences, tout au moins formelles, entre les prescriptions légales et celles des cahiers des charges, étant donné que chaque concession de chemin de fer est accordée par une loi spéciale (*private bill*).

A peu d'exceptions près, l'acte de concession de chaque Compagnie anglaise stipule un tarif maximum aussi bien pour les voyageurs que pour les marchandises, et ce tarif ne doit pas être dépassé. En outre, le Parlement s'est expressément réservé, depuis 1845 dans chaque acte de concession, le droit formel de pouvoir reviser le tarif maximum. Dans quelques concessions on a de plus réservé au board of trade (c'est-à-dire le ministère du commerce auquel est attribué le contrôle des chemins de fer) le droit de reviser les maxima du tarif lorsque le dividende atteint un certain taux : jusqu'à présent des difficultés, soi-disant techniques, en réalité politiques, ont empêché l'exercice de ce droit ².

Les taxes maxima pour les voyageurs étaient dans les concessions plus anciennes 3 d. par mille anglais pour la première classe, 2 d. pour la deuxième classe et 1 1/4 à 1 penny pour la troisième classe : elles ont été fréquemment abaissées dans ces derniers temps à 2, 1/2 et 1 d. Ces taxes ont une certaine importance au point de vue pratique, parce que leur existence a effectivement empêché, çà et là, l'adoption de tarifs plus élevés. Pour les marchandises, le tarif légal ne comprend parfois que les droits de péage, c'est-à-dire les taxes pour l'utilisation de la voie du chemin de fer considérée comme voie publique d'après la conception que nous avons déjà signalée; le plus souvent il contient encore également les droits de transport. Les chemins de

¹ Voir de Franqueville, *Du régime des Travaux publics en Angleterre*.

² Voir Cohn, *Die englische Eisenbahnpolitik der letzten 10 Jahre*, p. 45-49; Reitzenstein, *Über einige Verwaltungseinrichtungen und das Tarifwesen auf den Eisenbahnen-Englands*, p. 23-24.

fer ont, par contre, l'autorisation de percevoir en plus une taxe convenable, qu'ils fixent eux-mêmes et pour laquelle il n'est pas prescrit de maximum, pour la rémunération de toutes les autres opérations effectuées en vertu du contrat de transport, en particulier pour les frais de gare (camionnage à l'arrivée et au départ; chargement et déchargement, manutention des marchandises, etc.). Cette autorisation annule en fait l'action des taxes maximum légales dans le trafic des marchandises : tout ce qui est perçu en sus de ces taxes est tout simplement placé sous la rubrique de « terminal » (frais de manutention) ¹.

Les maximum légaux sont souvent très différents, même sur les diverses sections d'un même réseau, ce qui s'explique par l'existence d'une loi spéciale pour chaque concession de ligne. Dans certains cas, il faut remonter à près de cent actes de concession pour déterminer les taxes maxima qu'une Compagnie de chemin de fer est autorisée à prélever. Ces maxima sont en général très élevés, et les taxes réellement appliquées leur sont en général inférieures, malgré leur élévation, le plus souvent même en y comprenant les terminaux du trafic des marchandises. Ce n'est que pour les courtes distances que l'on se plaint de l'élévation considérable du prix de transport qui dépasse en partie le maximum légal, par suite de l'addition des terminaux ².

La classification des taxes maxima des marchandises n'est pas fixe; elle varie avec les diverses concessions : généralement les marchandises sont divisées en quatre ou cinq classes dont les taxes maxima sont fixées de 5 à 1 d. par tonne et par mille (suivant les classes et suivant les diverses concessions) et descendent exceptionnellement pour la houille au-dessous de 1 d. En outre la classification des taxes maxima ne comprend qu'un petit nombre des marchandises transportées, par rapport à l'ensemble, et il est dit généralement que tous les objets non dénommés appartiennent à la classe la plus élevée ³.

¹ Les *terminaux* sont généralement très élevés. D'après la déposition de M. Grierson, directeur du *Great Western*, dans l'enquête de 1881-1882, ils s'élèvent parfois jusqu'à 50 p. 100 de la taxe totale, et les recettes qui en proviennent forment en moyenne 20 p. 100 de la recette totale du trafic des marchandises. L'intention actuelle est de fixer également des maxima pour les terminaux, ainsi qu'il résulte du § 24 de la loi sur le trafic des Chemins de fer et des canaux du 10 août 1888.

² Voir *Journal de l'Union des chemins de fer allemands*, 1882, p. 1045.

Le *Board of Trade* a publié en 1888 un relevé officiel des maximum de taxe existants, pour servir de document pour la loi du trafic des Chemins de fer et des canaux du 10 août 1888 : *Return, railways* (maximum charges). Londres, Hesmard et son.

³ Tandis que d'après la classification du *Clearing-House* en 1881, il a été transporté effectivement 4,088 espèces de marchandises, les classifications des maxima de marchandises ne contiennent souvent que 50 à 60 espèces. Voir Cohn, ouvrage déjà cité, p. 101.

Grierson, *Railway rates*, p. 81, donne des chiffres différents pour le nombre des marchandises énumérées dans la classification du *Clearing-House*, 2,370 en 1890 et 2,753 en 1886.

Ce développement de la classification et la diversité des tarifs maxima donne lieu à de nouvelles difficultés (en outre des terminals) pour arriver à prouver que les taxes maxima ne sont pas observées.

Ceci explique suffisamment pourquoi on cherche rarement à élever des plaintes contre les Chemins de fer et à leur faire des procès au sujet de l'inobservation des taxes maxima, et pourquoi ces plaintes et ces procès sont faits encore plus rarement avec succès.

Pourvu qu'ils se tiennent dans les limites des tarifs légaux et de leurs actes de concession, les Chemins de fer avaient au début une liberté absolue pour établir leurs tarifs ; plus tard cependant, certaines dispositions légales sont venues restreindre cette liberté ou abolir les abus qui en résultaient :

1° La loi du 9 août 1844 (7 et 8 Vict. cap. 85) oblige tous les Chemins nouvellement concédés à mettre en marche au moins un train journalier sur tout le réseau pour les voyageurs de troisième classe ; ce train doit marcher à une vitesse d'au moins douze mille anglais à l'heure sur tout son parcours, arrêts compris ; il doit s'arrêter à toutes les stations de voyageurs. Les voitures qui le composent doivent avoir des banquettes, être abritées contre les intempéries. Le tarif est d'un penny par mille et par voyageur, avec franchise d'un demi-quintal de bagages ; les enfants au-dessous de trois ans ne paient rien ; ceux de trois à douze ans paient moitié place. Les trains de cette nature (parliamentary trains) sont exemptés de l'impôt sur les voyageurs ¹.

Une loi en date du 20 août 1883 supprima l'impôt sur les voyageurs pour tous les prix ne dépassant pas le taux de 1 penny par mille, et imposa en outre aux Compagnies la création de trains d'ouvriers avec des prix et à des heures convenables.

2° Le Railway clausel consolidation act du 8 mai 1845 (8 Vict. cap. 20) décida que les Compagnies pouvaient modifier leurs tarifs suivant les conditions du trafic, à condition de rester dans les limites légales, mais qu'elles ne devaient donner de tour de faveur à personne et que les tarifs maximum devaient être affichés publiquement. Les Compagnies de Chemins de fer n'affichent toutefois le plus souvent que les tolls, c'est-à-dire les maxima des droits de péage pour l'usage du Chemin de fer par des tiers avec leur propre matériel et leurs propres machines, et non les taxes (rates) qu'elles perçoivent elles-mêmes pour le transport des marchandises et des voyageurs ; elles s'appuient, à cet effet, sur la lettre des dispositions légales qui ont été copiées sur celles relatives aux routes et canaux ².

¹ Voir Cohn, *Englische Eisenbahnpolitik*, vol. I, p. 168 et 169.

² Voir Wehrmann, *Reisestudien über Anlagen und Einrichtungen der englischen Eisenbahnen, insbesondere über die Organisation des Güterverkehrs und des Tarifwesens*, p. 78-81; Reitzenstein, ouvrage déjà cité, p. 25-27; Cohn, *Englische Eisenbahnpolitik*, vol. II, p. 470.

3° La loi du 10 juillet 1854 (17 Vict. cap. 31) ordonne en outre à toutes les Compagnies de Chemins de fer d'apporter toutes les facilités convenables à l'exécution du trafic ; aucun individu, aucune société et aucun mode de transport ne doivent être anormalement et injustement favorisés ou négligés. Les transports doivent pouvoir passer partout sans difficultés et sans retard d'un Chemin de fer à un autre ou du Chemin de fer au canal, et les Compagnies doivent faire dans ce but toutes les concessions convenables. En cas de contravention à cette loi, les Chemins de fer peuvent être cités par une personne quelconque devant les tribunaux supérieurs ordinaires du pays ; ces derniers peuvent infliger des amendes jusqu'à 200 livres sterling par jour aux Chemins de fer qui ne se conformeraient pas à leurs jugements.

4° La loi du 21 juillet 1873 (36 et 37 Vict. cap. 48) avait ainsi que l'indique son titre (*an act to make better provision for carrying into effect the Railway and canal traffic Act 1854 and for other purposes connected therewith*) principalement pour but d'assurer dans les meilleures conditions l'accomplissement de la loi de 1854 mentionnée ci-dessus. La juridiction des tribunaux réguliers auxquels les questions de tarif de Chemin de fer étaient trop peu familières, empêchait la loi d'atteindre son but : la juridiction des plaintes relatives à la mauvaise gestion des transports fut transférée à une cour spéciale composée de trois commissaires nommés par la reine, dont l'un au moins doit être juriste et un autre fonctionnaire de Chemins de fer ; cette cour a les mêmes attributions que les tribunaux supérieurs réguliers. Les particuliers, le ministère du commerce (*board of trade*) et, avec l'assentiment de ce dernier, les villes, corporations publiques et administrations des ports peuvent porter plainte devant ces commissaires.

Cette loi a en outre ordonné que la création de trafics directs peut être imposée aux Chemins de fer par les commissaires, sur la demande d'autres Chemins de fer, s'il doit en résulter une facilité nouvelle, bien appropriée et raisonnable, pour l'intérêt général et que la ligne de Chemins de fer soit convenablement choisie. Les commissaires décident également si les taxes de transit et leur répartition sont bien appropriées, c'est-à-dire qu'ils peuvent accepter ou rejeter ces taxes, mais non les fixer eux-mêmes ; toutefois aucune Compagnie n'est obligée d'accepter des taxes plus basses que celles qu'elle perçoit pour le transport du même article entre les mêmes points sur une autre ligne. Enfin les Compagnies de Chemins de fer doivent inscrire dans les livrets tous leurs tarifs de quelque nature qu'ils soient, même ceux résultant de traités particuliers, et déposer ces livrets dans les gares et sur les quais pour lesquels les taxes sont établies, afin que le public puisse les consulter gratuitement aux heures convenables, et cela sous peine d'une amende de 5 livres sterling par jour. Ces livrets doivent également indiquer, lorsque la demande en est

faite par le public ou par les commissaires, la part de chaque taxe correspondant au transport proprement dit et celles afférentes à d'autres opérations ; en cas de contestation, les commissaires ont à déterminer d'office le taux de ces dernières (terminals) lorsqu'elles ne sont pas arrêtées par des actes de Parlement. La loi de 1873 n'a été promulguée au début que pour cinq années, mais elle a été plus tard prorogée plusieurs fois et est maintenant fondue avec la loi du 10 août 1888¹.

Ces restrictions législatives de la tarification, très peu étendues en elles-mêmes et insuffisamment délimitées, sont restés pour la plus grande partie lettre morte : en pratique, les Chemins de fer règlent leur trafic et leurs tarifs entre eux, uniquement d'après leur intérêt ou leur arbitraire absolu et généralement sans aucune publicité.

Ils savent tourner adroitement les prescriptions légales gênantes ou leur faire donner une interprétation qui les rend inoffensives par leurs influences au Parlement ou par l'habileté de leurs avocats devant les tribunaux. En règle générale, ils n'existe pas de tarifs imprimés pour les marchandises, et les livrets de tarifs prescrits par la loi ne contiennent que l'indication des taxes pour les différentes classes, mais non pour la classification des marchandises elle-même. Celle-ci doit être recherchée dans un autre livret ; aussi le public prend-il rarement connaissance de ces livrets en raison de ces difficultés : il préfère demander les renseignements sur les taxes par correspondance. C'est pourquoi depuis 1882 les actes de concession renferment l'obligation pour les Chemins de fer de donner, sous peine de répression, des renseignements exacts sur leurs tarifs².

Les tarifs concernant le trafic par trains de voyageurs, c'est-à-dire pour les voyageurs, les bagages, les voitures, les cercueils, les chevaux, les chiens, les bestiaux et les paquets (parcels) sont généralement les seuls reproduits dans les livrets et placardés dans les stations.

Les commissaires de Chemins de fer ont peu à faire : étant donné les lenteurs et les frais énormes de la procédure, ainsi que les difficultés de faire la preuve d'un acte illégal, des plaintes ne leur parviennent que très rarement. De plus, les commerçants craignent — et apparemment non sans raison — que les Chemins de fer ne prennent leur revanche en profitant des nombreuses occasions qui leur sont offertes de faire des difficultés aux expéditeurs et de leur retirer les facilités habituelles ; il est même établi que dans certains cas les plaignants ont été punis par l'élévation du prix de leurs transports³.

Le board of trade fait peu ou point usage de ses prérogatives, en sorte que

¹ Cohn. *Englische Eisenbahnpolitik der letzten 10 Jahre*, p. 133 à 135.

² Cohn. *Id.*, p. 50.

³ Cohn. *Id.*, p. 140 à 156.

les grandes Compagnies de Chemins de fer sont en fait absolument indépendantes. Depuis longtemps il n'existe plus entre elles de concurrence sérieuse, elle a été supprimée partout par des conventions; d'autre part elles ont tué presque totalement la concurrence des canaux et en grande partie la concurrence maritime; il en résulte qu'elles exercent un monopole absolu et qu'elles sont maîtresses de tout le trafic en Angleterre.

Ces abus ont été déterminés avec précision et livrés à la publicité par les diverses commissions d'enquête parlementaires et royales qui se sont succédé, notamment lors de l'enquête sur les plaintes contre les tarifs en 1865-1867, et en dernier lieu lors de l'enquête parlementaire approfondie de 1881-1882 sur les taxes des Compagnies de Chemins de fer et de canaux, et sur les tarifs de voyageurs ainsi que sur l'activité de la commission des Chemins de fer de 1873. Cette dernière enquête aboutit à une tentative nouvelle pour l'abolition de ces abus au moins dans le trafic de marchandises et pour la réorganisation des tarifs des marchandises, par un projet de loi présenté par le gouvernement en 1886, mais qui ne prit force de loi qu'en 1888.

101. Loi sur le trafic des Chemins de fer et des canaux du 10 août 1888. — Cette loi, entrée en vigueur au 1^{er} janvier 1889, doit d'après son paragraphe 1, former un tout avec la loi précitée de 1873 et les lois antérieures qui la complètent, en particulier celle du 10 juillet 1854.

La nouvelle loi sur le tarif des Chemins de fer et des canaux est très étendue et se divise en quatre parties. La première partie concerne la formation de la commission des Chemins de fer et des canaux, sa compétence et la procédure à suivre devant elle. Il y a lieu de relever les différences essentielles ci-après, par rapport aux prescriptions de la loi de 1873 :

La reine ne nomme plus que deux membres (dont un fonctionnaire de Chemins de fer); trois membres sont désignés d'office et pris parmi les membres d'un tribunal supérieur¹, l'un pour l'Angleterre, l'autre pour l'Écosse et le troisième pour l'Irlande : ils ne sont convoqués que pour les affaires relatives au pays qu'ils représentent.

Les juges auxiliaires sont supprimés et la commission n'est plus temporaire. Trois membres au moins doivent prendre part aux délibérations. Le membre désigné d'office préside et son avis est déterminant dans les questions de droit (§§ 2 et 5). Le droit de plainte devant les commissaires a été étendu : il est accordé en outre des autorités locales, en particulier à chaque groupe de commerçants ou d'expéditeurs et à chaque chambre de commerce ou agricole sur

¹ D'après le § 55 de la loi l'expression tribunal supérieur (*Superior Court*) désigne pour l'Angleterre et l'Irlande la *High Court of Justice*, pour l'Écosse la *Court of Session*.

le vu d'un certificat justificatif délivré par le board of trade, et sans que les plaignants aient à justifier qu'ils sont personnellement lésés par l'acte qui fait l'objet de la plainte (§ 7).

La compétence des commissaires a été étendue :

1° Aux cas où une loi spéciale a déjà déterminé les prescriptions relatives aux facilités du trafic, aux préférences illégales et autres questions mentionnées au paragraphe 2 de la loi du trafic des Chemins de fer et des canaux de 1854 ; où l'établissement d'une gare, d'une rue ou d'une autre installation d'utilité publique ou une obligation quelconque en faveur de l'intérêt public ou privé est imposé à une Compagnie de Chemins de fer ; où une loi contient des prescriptions relatives aux embranchements particuliers et aux garages ;

2° Aux décisions relatives à la légalité d'un droit de péage, d'une taxe de transport ou d'une perception que réclame une Compagnie soumise à la loi ;

3° Aux dommages-intérêts qu'ils peuvent déterminer dans toutes les affaires soumises à leur juridiction, pourvu que la partie lésée porte plainte dans le délai d'un an après la découverte du dommage ;

4° A l'exécution pleine et entière des décisions prises par eux (§§ 9-16).

Ces prescriptions ont comblé des lacunes importantes de la loi de 1873, lacunes qui en réduisaient considérablement l'efficacité et en rendaient l'application difficile.

En outre, l'appel contre les décisions des commissaires est expressément limité aux questions de droit, et un point discuté de la loi de 1873 est ainsi réglé. L'appel n'est porté que devant la Cour d'appel suprême¹, excepté s'il y a divergence d'opinion entre deux Cours d'appel, auquel cas l'appel devant la Chambre-Haute peut être exceptionnellement autorisé. Toutes les autres voies de droit contre les commissaires sont expressément exclues (§ 17). Enfin, les commissaires ont les mêmes attributions, droits et privilèges que les Cours supérieures (§ 18).

Les prescriptions les plus importantes de la loi sont contenues dans la deuxième partie, relative au trafic. En premier lieu, le § 24 prescrit à toutes les Compagnies de Chemins de fer d'avoir à présenter, dans les six mois, au board of trade des propositions sur une nouvelle classification des marchandises et sur de nouveaux maxima pour la taxe et les droits, et en particulier sur les frais accessoires², qui doivent être perçus pour chaque classe de

¹ L'expression « cour d'appel supérieure » (*Superior Court*) désigne d'après le § 53 de la loi *Her Majesty's Court of Appeal* pour l'Angleterre, et l'Irlande et la *Court of Session* section de l'intérieur, pour l'Ecosse.

² L'expression « frais accessoires » (terminals) comprend, d'après le § 55 de la loi, les taxes perçues pour l'usage de gares, embranchements, quais, halles, dépôts, grues et autres installations analogues, ainsi que les services qui en dépendent.

marchandises et pour chaque opération du Chemin de fer. Ces propositions devront être publiées et les observations des intéressés seront entendues. Si le board of trade, après avoir entendu les parties, arrive à un accord avec le Chemin de fer sur la classification et les maxima, ceux-ci sont mis en vigueur par une ordonnance provisoire du board of trade et reçoivent ensuite force de loi par le Parlement, auquel ils sont soumis par le board of trade. Si l'entente ne peut s'établir, le board of trade fixe une classification et des maxima provisoires suivant son appréciation et adresse un rapport au Parlement, ou bien l'affaire est traitée devant ce dernier comme s'il s'agissait d'un projet de loi privé (private bill). La classification et les taxes maxima une fois légalement établies de cette manière, des modifications peuvent être présentées par la Compagnie de Chemins de fer ou par des tiers auprès du board of trade, qui a le pouvoir d'y donner suite. Toute modification doit être publiée dans la *London Gazette* et entre en vigueur au jour de sa publication.

En vertu du § 35 de la loi qui confère au board of trade l'établissement des règlements d'exécution relatifs à la deuxième partie, et du § 56 qui permet de promulguer ces règlements même avant la date d'application de la loi, le board of trade a déjà publié des règlements d'exécution détaillés relatifs au § 24; les Compagnies de Chemins de fer, de leur côté, ont déjà remis leurs propositions. Ces dernières ont donné lieu à un grand nombre d'observations, qui devront être examinées par le board of trade, de même que les propositions. Ensuite viendront les débats sur les points en litige, et enfin le board of trade arrêtera la classification et les taxes maxima, qui devront recevoir la sanction légale du Parlement. Dans le cas le plus favorable, il se passera donc plusieurs années avant l'accomplissement de cette importante réforme. Les Compagnies de Chemins de fer se sont d'ailleurs unies sur une classification commune, celle du Clearing-house ¹, en sorte que l'on peut prévoir l'introduction prochaine d'une classification uniforme sur tous les Chemins de fer anglais.

Les §§ 25 et 26 de la loi forment un complément de l'article 2 de la loi sur les Chemins de fer et les canaux de 1854; ils sont destinés à assurer l'établissement d'un trafic direct en transit à des taux raisonnables entre les divers Chemins de fer et canaux.

Les §§ 27 à 31 traitent des préférences indues ². Il est décidé, en complément à la loi de 1854, que lorsqu'une Compagnie de Chemin de fer applique

¹ Voir au paragraphe suivant.

² D'après le § 55 de la loi, on doit considérer comme « indue preference » non seulement la préférence indue, mais encore tout désavantage ou préjudice causé d'une façon quelconque à l'avantage ou au détriment d'une personne, d'une classe particulière de personnes ou d'une espèce particulière de trafic.

à un trafic ou à des commerçants des taxes de péage, de transport, ou des frais accessoires inférieurs à ceux qu'elle applique à d'autres pour des marchandises ou des services identiques ou similaires; ou qu'elle fait subir à un ou plusieurs commerçants des inégalités de traitement, ladite Compagnie sera tenue de prouver que ces inégalités ne constituent pas des cas de préférence indue. Lorsqu'il y aura lieu d'en décider, il faudra tenir compte de la nécessité qu'il a pu y avoir d'agir ainsi dans le but de s'assurer dans l'intérêt du public, le trafic que concerne ladite différence, et examiner la possibilité de détruire l'inégalité sans réduire les prix appliqués au plaignant. Il n'est toutefois permis en aucun cas d'établir des différences de péage, de prix de transport et de frais accessoires entre les marchandises¹ nationales et les marchandises étrangères, de même nature ou transportées dans les mêmes conditions, ni de percevoir pour un trajet une taxe plus élevée que celle perçue pour les mêmes services, rendus à une même espèce et à une même quantité de marchandises transportées à une plus grande distance. Les tarifs de groupes sont autorisés, à condition que les distances soient raisonnables et qu'il n'en résulte pas de préférences indues, ce dont les commissions décident.

Les §§ 33 et 34 concernent la publicité des tarifs et complètent les dispositions de la loi de 1873; ils portent que les livrets de tarifs en vigueur, tableaux ou autres documents contenant le relevé de la classification générale, devront non seulement être déposés dans les gares, les ports et sur les quais, de manière à pouvoir être consultés librement par le public, mais qu'ils devront en outre être mis en vente, de même que des copies imprimées contenant la nouvelle classification à introduire conformément à la présente loi et le relevé des maxima des droits de péage, des prix de transport et des frais accessoires. En outre, toute demande écrite adressée au secrétaire d'une Compagnie de Chemins de fer, pour obtenir des renseignements sur des taxes ou des perceptions, devra être suivie d'une réponse dans les huit jours, avec indication précise du détail des frais du transport proprement dit et des taxes accessoires. Les relèvements de tarifs doivent être publiés quatorze jours avant leur mise en vigueur, dans la forme qui aura été prescrite par le board of trade. Ces dispositions sont également applicables au trafic par mer et aux taxes perçues pour les transports par mer, lorsqu'une Compagnie de Chemin de fer effectue également des transports par mer. Toute contravention à ces prescriptions est passible d'une amende qui ne pourra dépasser 125 francs pour chaque jour pendant lequel cette contravention se continuera.

¹ L'expression « marchandises » comprend, d'après le § 55 de la loi, les marchandises, les bêtes à cornes et les bestiaux vivants de toute espèce.

La troisième partie de la loi concerne les canaux et le trafic par canaux, et la quatrième partie contient des dispositions diverses.

Remarque. — Voir aussi mes articles : « *Das englische Eisenbahn und Kanalverkehrsgesetz vom 10 August 1888* » dans l'*Archiv für Eisenbahnwesen*, année 1889, p. 1 à 41, et « *Neuere englisch Eisenbahnpolitick* » dans les « *Preussische Jahrbücher* » vol. 63, p. 544 à 557. Nous donnons ci-dessous la reproduction textuelle de la deuxième partie de la loi :

II^e PARTIE. — TRAFIC

24. — (1) Nonobstant les dispositions contenues dans un acte général ou spécial quelconque, toute Compagnie de Chemin de fer sera tenue de soumettre au *Board of Trade* une classification révisée du trafic des marchandises, ainsi qu'un recueil également révisé des taxes et perceptions maxima que la Compagnie se propose d'appliquer audit trafic. La classification et le recueil en question feront connaître la nature et le montant de tous les frais accessoires que la Compagnie propose d'être autorisée à percevoir pour chaque classe du trafic, ainsi que les circonstances suivant lesquelles ces frais accessoires devront être perçus. En établissant le montant des frais accessoires, les Compagnies de Chemins de fer ne tiendront compte que des dépenses raisonnables qu'elles devront supporter pour assurer les services correspondant à ces perceptions, sans avoir égard à la première mise de fonds qu'aura pu occasionner l'établissement desdits services.

(2) La classification et le recueil des taxes seront soumis au *Board of Trade* dans les six mois qui suivront le vote du présent acte ou à toute époque ultérieure que le *Board of Trade* fixera dans certains cas particuliers ; ils devront être publiés dans la forme prescrite par le *Board of Trade*.

(3) Le *Board of Trade* examinera la classification et le recueil et recevra dans la forme et dans les délais prescrits les objections qui pourraient être présentées à leur sujet, puis ouvrira, s'il y a lieu, des négociations entre la Compagnie et les réclamants, dans le but de résoudre les difficultés qui auraient pu s'élever.

(4) Si, après avoir reçu au sujet de la classification et du recueil, les réclamations de toutes les parties qu'il jugera dignes d'être entendues, le *Board of Trade* parvient à se mettre d'accord avec la Compagnie de Chemin de fer, il incorporera la classification et le recueil approuvés dans un ordre provisoire, puis adressera au Parlement un rapport dans lequel il exposera ses observations.

(5) Lorsque la classification et le recueil approuvés auront été incorporés

dans un ordre provisoire (lequel sera considéré comme ayant été établi à l'instigation de la Compagnie), le *Board of Trade* fera déposer dans le plus bref délai possible, à l'une des deux Chambres, un projet de loi tendant à en ratifier les dispositions; l'ordre provisoire sera reproduit en entier dans l'annexe au projet de loi.

(6) Lorsqu'une Compagnie de Chemin de fer n'aura pas soumis au *Board of Trade* dans les délais ci-dessus stipulés la classification et le recueil de taxes, ou lorsqu'elle les lui aura soumis et que le *Board of Trade*, après avoir reçu les déclarations de toutes les parties qu'il jugera dignes d'être entendues, ne parviendra pas à se mettre d'accord avec la Compagnie, il établira lui-même la classification de trafic qui, suivant lui, convient d'être adoptée par la Compagnie de Chemin de fer, ainsi que le recueil des taxes et frais accessoires applicables à cette classification qui lui paraîtra juste et raisonnable. Il adressera au Parlement un rapport contenant les observations qu'il croira devoir présenter au sujet de la classification et du recueil et faisant connaître les points sur lesquels l'entente n'a pu se produire.

(7) Dès l'ouverture de la session du Parlement qui suivra celle pendant laquelle le rapport aura été présenté, la Compagnie pourra demander au *Board of Trade* de soumettre au Parlement la question de la classification et du recueil qu'elle devra adopter. A la suite de cette demande, et de toute façon le *Board of Trade* pourra incorporer dans un ordre provisoire la classification et le recueil de taxes que, selon lui, la Compagnie devra adopter, puis fera déposer à l'une des deux Chambres du Parlement un projet de loi tendant à en ratifier les dispositions; l'ordre provisoire sera reproduit en entier dans l'annexe au projet de loi.

(8) Si pendant le dépôt à l'une des deux Chambres du Parlement d'un projet de loi tendant à confirmer un ordre provisoire publié par le *Board of Trade*, conformément au présent article, il survient une pétition protestant contre le projet de loi ou contre la classification et le recueil de taxes qui en font l'objet, les parties du projet de loi que vise la pétition seront soumises à une commission ou, si les deux Chambres du Parlement le jugent opportun, à une commission mixte prise dans les deux Chambres, et le pétitionnaire aura le droit de comparaître et de faire valoir ses objections comme s'il s'agissait d'un projet de loi privé.

(9) Le *Board of Trade* pourra employer ou consulter pour la préparation, la revision et l'établissement des classifications et recueils de taxes, toutes personnes habiles dont les services lui paraîtront nécessaires et utiles; ces personnes recevront la rémunération que le *Board of Trade* jugera équitable et que la Trésorerie approuvera.

(10) L'acte du Parlement qui ratifie un ordre provisoire établi conformé-

ment au présent article sera un acte général public et les taxes spécifiées dans un ordre provisoire confirmé par un acte seront, à dater de la mise en vigueur dudit acte, celles que la Compagnie aura le droit d'appliquer et de percevoir.

(11) A toute époque après la ratification d'un des ordres provisoires visés par le présent article, il sera possible à une Compagnie de Chemin de fer, et à toute personne qui aura prévenu vingt et un jour au moins d'avance une Compagnie de Chemin de fer, de demander au *Board of Trade*, suivant les formes prescrites, de modifier la classification et le recueil de taxes d'une Compagnie de façon à y comprendre de nouveaux articles, substances ou objets. Le *Board of Trade* statuera sur ces demandes et prendra au sujet des dits articles, substances ou objets et de leur classification les décisions qui lui paraîtront convenables. Ces décisions seront à l'avenir publiées dans la *Gazette de Londres* et seront exécutoires à partir du jour de leur publication.

(12) Aucune disposition du présent acte ne s'applique à la rémunération qui est due aux Compagnies de Chemins de fer par l'administration des postes pour le transport des malles-poste, sacs de lettres et colis, conformément à un acte général ou spécial quelconque relatif au transport des dépêches ou à l'acte de 1882, sur le service des Postes (colis postaux).

(13) Aucune disposition du présent acte ne s'applique à la rémunération payable aux Compagnies de Chemins de fer par le secrétaire d'État au département de la guerre pour le transport des approvisionnements du ministère de la guerre conformément aux pouvoirs conférés par l'acte de 1883 sur les trains à bon marché (*Cheafs-train act*).

25. — Attendu que l'article 2 de l'acte de 1854 sur les transports par Chemins de fer et canaux contient les dispositions suivantes : Toute Compagnie de Chemin de fer, de canal ou de Chemin de fer et canal devra, suivant ses pouvoirs respectifs, accorder toutes les facilités raisonnables pour la réception, l'expédition et la livraison des marchandises sur les diverses voies ferrées et les divers canaux qui lui appartiennent ou qu'elle exploite, et pour le retour des voitures, wagons et autres véhicules. Aucune des Compagnies susvisées ne pourra faire ou accorder des préférences ou avantages indus ou déraisonnables à un particulier ou à une Compagnie pour une espèce particulière de marchandises, sous quelque rapport que ce soit. Aucune des Compagnies susvisées ne pourra soumettre un particulier ou une Compagnie quelconque ou une espèce particulière de marchandises à un préjudice ou désavantage indu ou déraisonnable sous quelque rapport que ce soit. Toute Compagnie de Chemin de fer, de canal ou de Chemin de fer et canal qui possède ou exploite des Chemins de fer ou des canaux formant une voie de communication continue ou qui possède des gares terminales ou intermédiaires ou des quais

contigus à ceux d'une autre Compagnie, devra accorder toutes les facilités dues et raisonnables pour la réception et l'expédition de tout le trafic allant de l'un de ces Chemins de fer ou canaux sur l'autre, sans retard déraisonnable et sans préférence, avantage, préjudice ou désavantage, de manière à n'entraver d'aucune façon le public qui désire faire usage de ces lignes comme d'une voie de communication continue, et de sorte que toute facilité raisonnable puisse, au moyen des canaux et voies ferrées des diverses Compagnies, être, à toute époque, assurée au public.

Et attendu qu'il convient d'interpréter et d'amender lesdites dispositions.

Qu'il soit en conséquence ordonné que :

Sous les conditions exprimées ci-après, les facilités à accorder comprendront : 1^o la réception, l'expédition et la livraison du trafic en transit par toute Compagnie de Chemin de fer, de canal et de Chemin de fer et canal, à la requête de toute autre Compagnie, moyennant des prix de transit, droits de péage et prix de transport (mentionnés dans le présent acte comme prix de transit) ; 2^o la réception, l'expédition et la livraison du trafic en transit par toute Compagnie de Chemin de fer, de canal et de Chemin de fer et canal, quand elle en sera requise par une personne que le trafic en transit intéresse, moyennant des prix de transit : à condition que ladite personne ne présentera sa requête aux Commissaires qu'après qu'elle aura formulé une plainte au *Board of Trade*, conformément aux dispositions du présent acte concernant les plaintes adressées au *Board of Trade* au sujet de prix déraisonnables et que le *Board of Trade* aura instruit la plainte suivant les formes prévues.

Toutefois :

(1) La Compagnie ou la personne qui requiert l'expédition du trafic notifiera par écrit à chacune des Compagnies expéditrices le prix de transit qu'elle propose, en spécifiant à la fois le montant de ce prix, sa répartition entre les Compagnies et l'itinéraire qu'elle propose de faire suivre au trafic. Le prix de transit proposé pourra être établi par wagon complet ou par tonne ;

(2) Dans les dix jours qui suivront la réception de cet avis ou à l'expiration du délai que les Commissaires pourront fixer de temps en temps dans un règlement général, chacune des Compagnies qui doivent participer au transport, fera connaître par écrit à la Compagnie ou aux personnes qui ont requis l'expédition du trafic si elle accepte le prix et l'itinéraire et, en cas de refus de l'un ou de l'autre, les objections sur lesquelles ce refus est fondé ;

(3) Si, à l'expiration du délai prescrit, les Compagnies expéditrices n'ont formulé aucune objection, le prix deviendra exécutoire ;

(4) Si, avant l'expiration du délai prescrit, quelque objection a été présentée contre le prix ou l'itinéraire, la question sera soumise à la décision des Commissaires.

(5) Si les objections portent sur le prix ou la route à suivre, les Commissaires examineront si le prix proposé constitue une juste et raisonnable facilité au point de vue de l'intérêt public et si, eu égard aux circonstances, la route proposée est une route raisonnable ; ils approuveront ou rejeteront le prix en conséquence ou fixeront tout autre prix qui leur paraîtra juste et raisonnable ;

(6) Lorsque, à la suite d'une demande d'expédition de trafic, le prix de transit aura été adopté par les Compagnies expéditrices ou aura été établi par ordre des Commissaires, la répartition de ce prix entre lesdites Compagnies sera, en cas de désaccord, arrêtée par les Commissaires ;

(7) Si l'objection ne porte que sur la répartition du prix, ce prix deviendra exécutoire à l'expiration du délai prescrit ; mais la décision des Commissaires, quant à la répartition, aura un effet rétroactif. Dans tout autre cas l'application du prix demeurera en suspens jusqu'à ce que les Commissaires aient fait connaître leur décision ;

(8) Dans la répartition du prix de transit, les Commissaires prendront en considération toutes les circonstances de l'affaire, y compris les dépenses afférentes à la construction, à l'entretien ou à l'exploitation de tout ou partie des lignes comprises dans l'itinéraire, aussi bien que les prix spéciaux qu'une Compagnie peut avoir été autorisée à établir en conséquence ;

(9) En aucun cas les Commissaires ne pourront obliger une Compagnie à accepter des prix milliaires ¹ inférieurs à ceux qu'elle peut alors légalement percevoir pour des transports semblables effectués suivant le même mode de transit, sur toute autre ligne allant du même point de départ au même point d'arrivée.

Lorsqu'une Compagnie de Chemin de fer ou de canal emploiera, entretiendra ou exploitera seule ou en participation un service de bateaux à vapeur dans le but d'établir une communication entre des villes ou des ports, les dispositions du présent article s'étendront à ces bateaux à vapeur et au trafic qu'ils desservent.

Toute Compagnie qui, ayant reçu une notification écrite ainsi qu'il vient d'être dit, refusera ou négligera sans raison d'accepter les prix de transit, l'itinéraire ou la répartition proposée, pourra être condamnée par les Commissaires à verser aux réclamants l'indemnité qu'ils jugeront équitable, si les Commissaires ont formulé un ordre à la suite d'une demande du prix de transit.

26. — Sous les conditions stipulées dans le précédent article, les Commissaires auront pleins pouvoirs pour décider qu'un prix de transit est juste et

¹ *Mileage rates.*

raisonnable, quand bien même la portion de ce prix attribuée à l'une des Compagnies qui participent au transport serait inférieure au prix maximum que cette Compagnie est autorisée à percevoir, et pour répartir en conséquence le prix du transport en transit.

27. — (1) Lorsqu'il sera établi qu'une Compagnie de Chemin de fer applique à un commerçant, à une classe de commerçants ou aux commerçants d'un district des tarifs inférieurs à ceux qu'elle applique à d'autres commerçants, à d'autres classes de commerçants ou aux commerçants d'un autre district, pour des marchandises ou des services identiques ou similaires; ou qu'elle fait subir à un ou plusieurs commerçants des inégalités de traitement, ladite Compagnie sera tenue de prouver que ces inégalités ne constituent pas des cas de préférence indue.

(2) Lorsqu'elle aura à décider si une différence de taxation ou de service constitue ou non un cas de préférence indue, la cour compétente en la matière ou, suivant le cas, la Commission, pourra, autant qu'elle le jugera raisonnable, tenir compte entre autres considérations de la nécessité qu'il a pu y avoir d'agir ainsi dans le but d'attirer, dans l'intérêt du public, le trafic que concerne ladite différence, et examinera la possibilité de détruire l'inégalité sans réduire les prix appliqués au plaignant;

A condition qu'aucune Compagnie de Chemin de fer n'établira de différence de péages, de prix et conditions de transport et de frais accessoires entre les marchandises nationales et les marchandises étrangères transportées dans les mêmes conditions, et que la cour compétente ou la Commission ne sanctionnera aucune différence de cette nature.

(3) La cour ou les Commissaires pourront défendre d'appliquer à un expéditeur des prix plus élevés que ceux qui sont perçus d'un autre expéditeur pour des services analogues rendus à une même espèce et une même quantité de marchandises transportées à une plus grande distance sur une même ligne.

28. — Les dispositions contenues dans l'article 2 de l'acte de 1854 sur les transports par Chemins de fer et canaux, dans l'article 14 de l'acte de 1873 portant réglementation des Chemins de fer et dans les stipulations légales qui amendent ou développent lesdites dispositions, seront applicables aux transports effectués par mer dans des navires appartenant à, ou affrétés ou exploités par une Compagnie de Chemin de fer ou dans les navires dont une Compagnie de Chemin de fer se sert pour transporter ses marchandises, tout comme si ces transports faisaient partie du trafic de terre de ladite Compagnie de Chemin de fer.

29. — (1) Nonobstant les dispositions contenues dans un acte général ou spécial, une Compagnie de Chemin de fer pourra, lorsqu'il s'agira d'établir les prix à percevoir pour le transport de marchandises en provenance ou à des-

tion d'un point de son réseau, grouper un certain nombre de localités d'un même district situées à diverses distances d'un lieu de destination ou d'expédition et percevoir un prix uniforme ou des prix uniformes pour le transport des marchandises à destination ou en provenance de l'une des localités faisant partie du groupe et en provenance ou à destination d'un point quelconque ;

(2) A condition que les distances soient raisonnables et que les prix appliqués au groupe et le groupement des localités ne soient pas de nature à créer des préférences indues ;

(3) Lorsqu'un prix de groupe est établi ou proposé et, dans tous les cas, lorsqu'il y a doute sur la question de savoir si les prix qu'une Compagnie de Chemin de fer perçoit ou propose de percevoir ne sont pas établis contrairement aux dispositions de l'article 2 de l'acte de 1854 sur les transports par Chemins de fer et canaux et des actes qui l'amendent, la Compagnie pourra en référer aux Commissaires après avoir donné avis suivant les formes prescrites ; les Commissaires pourront, après avoir entendu les parties intéressées et les autorités visées à l'article 1^{er} du présent acte, décider si le prix perçu ou dont la perception est préposée ainsi qu'il vient d'être dit comporte ou ne comporte pas de préférence indue. Toute personne lésée ou l'une quelconque des autorités visées à l'article 7 du présent acte pourra demander aux Commissaires de modifier ou de rapporter leur ordre, et ceux-ci, après avoir entendu toutes les parties intéressées, pourront publier un ordre satisfaisant à cette demande.

30. — Toute autorité de port ou compagnie de dock pourra adresser une plainte aux Commissaires lorsqu'elle aura quelque motif de croire qu'une Compagnie de Chemin de fer, par ses prix de transport ou autrement, place indûment son port ou son dock dans une situation défavorable par rapport à tout autre port ou dock en provenance ou à destination duquel ladite Compagnie de Chemin de fer effectue des transports soit seule, soit conjointement avec d'autres Compagnies. Les Commissaires exerceront en matière de ces plaintes la juridiction qui leur est conférée pour statuer sur les plaintes formulées au sujet d'une contravention à l'article 2 de l'acte de 1854 sur les transports par Chemins de fer et canaux amendé par les actes subséquents.

31. — (1) Toute personne qui, recevant, expédiant ou désirant expédier des marchandises par voie ferrée, trouvera que les prix que la Compagnie de Chemin de fer perçoit sont injustes ou déraisonnables, ou que sa manière de procéder envers elle est vexatoire ou déraisonnable, pourra adresser une plainte au *Board of Trade*.

(2) Lorsque le *Board of Trade* estimera que la plainte est fondée, il invi-

tera la Compagnie à lui fournir des explications et s'efforcera de régler à l'amiable le différend survenu entre l'expéditeur et elle.

(3) Le *Board of Trade* pourra désigner dans ce but un fonctionnaire appartenant à son administration ou toute autre personne capable de communiquer avec les parties et de recevoir et apprécier les explications et observations qui pourront être formulées au sujet de la plainte ; si cet arbitre est étranger à l'administration, il recevra une rétribution qui sera fixée par le *Board of Trade* de concert avec la Trésorerie.

(4) Le *Board of Trade* adressera de temps en temps au Parlement des rapports dans lesquels il exposera les plaintes qui lui auront été adressées conformément au présent article, le résultat des négociations ouvertes et les observations qu'il jugera intéressantes.

(5) Les plaintes prévues par le présent article peuvent être adressées au *Board of Trade* par l'une quelconque des autorités citées à l'article 7 du présent acte toutes les fois qu'elle estimera qu'une Compagnie de Chemin de fer lui applique des prix exagérés ou déraisonnables, à elle, à des négociants ou à des personnes de son district ; toutes les dispositions du présent article seront applicables auxdites plaintes comme si elles émanaient de l'une des personnes autorisées à en formuler.

32. — (1) Les comptes rendus statistiques que les Compagnies de Chemins de fer sont tenues de fournir, conformément à l'article 9 de l'acte de 1871 portant réglementation des Chemins de fer¹, comprendront tous les états dont le *Board of Trade* prescrira de temps en temps l'établissement et les formules visées à l'article précité, pourront être modifiées de temps en temps par le *Board of Trade* de façon à mieux remplir l'objet du présent article. L'article 9 de l'acte de 1871, portant réglementation des Chemins de fer, continuera d'ailleurs à être applicable.

¹ Cet article est ainsi conçu :

« ART. 9. — Toute Compagnie préparera chaque année des états faisant connaître son capital, son trafic et ses dépenses d'exploitation pendant son dernier exercice financier, conformément à la formule de l'annexe n° 1 au présent acte. Un exemplaire de chaque état, signé par le président ou le vice-président du conseil d'administration de la Compagnie et par l'agent responsable de tout ou partie de chaque état, sera adressé par la Compagnie au *Board of Trade* aux époques ci-après :

• Si la Compagnie est incorporée dans les quatorze jours qui suivront la première assemblée ordinaire semestrielle de chaque année ;

• Si la Compagnie n'est pas incorporée ou ne tient pas d'assemblée semestrielle, le 31 mars de chaque année au plus tard.

« Toute Compagnie qui n'aura pas adressé ses états conformément aux prescriptions du présent article sera passible d'une amende n'excédant pas cinq livres sterling (125 francs) pour chaque jour pendant lequel se continuera cette contravention.

« Le *Board of Trade* pourra, avec le consentement d'une Compagnie, modifier les formes de ces états pour les mieux adapter à la situation particulière de cette Compagnie ou pour mieux remplir l'objet du présent article. »

(2) Le *Board of Trade* pourra changer de temps en temps les dates fixées par l'acte de 1871 précité ou par l'acte de 1873 portant réglementation des Chemins de fer (situation des signaux, systèmes d'exploitation, etc.) pour l'envoi des comptes rendus exigés par ledit acte ou par le présent acte.

Obligation de communiquer au public les tableaux de la classification et d'en vendre des copies.

33. — (1) Les registres, tableaux ou autres documents contenant le relevé de la classification générale adoptée pour les marchandises transportées sur le réseau d'une Compagnie devront, pendant toutes les heures raisonnables, être gratuitement communiqués au public dans toutes les gares ouvertes au service des marchandises ou dans toutes celles qui seront le plus rapprochées de points autres qu'une gare ouverte au service des marchandises. Lesdits registres, tableaux ou autres documents devront être mis en vente au bureau central de la Compagnie à un prix n'excédant pas un schelling (1 fr. 25).

(2) Des copies imprimées de la classification du service des marchandises et du recueil des péages, prix de transport et perceptions appliqués par toute Compagnie de Chemin de fer seront par elle mis en vente aux lieux et prix raisonnables que le *Board of Trade* prescrira par un ordre général ou spécial.

(3) Toute Compagnie de Chemin de fer dont le secrétaire aura reçu une demande formulée par écrit par une personne quelconque intéressée au transport d'une marchandise qui a été ou qui doit être transportée sur son réseau devra, dans les huit jours qui suivront la réception de ladite demande, faire connaître à cette personne la répartition du prix qu'elle a perçu ou qu'elle se propose de percevoir pour le transport de cette marchandise, en distinguant le prix de transport proprement dit des frais accessoires ou des frais de docks, s'il y en a, et, dans ce dernier cas, la nature et le détail desdits frais accessoires ou frais de docks.

(4) Toute Compagnie de Chemin de fer sera tenue de publier, dans toutes les gares ouvertes au service des marchandises ou dans toutes celles qui sont le plus rapprochées de points autres qu'une gare ouverte au service des marchandises, un avis établi suivant la forme prescrite de temps en temps par le *Board of Trade* et faisant connaître que, conformément au présent article et à l'article 14 de l'acte de 1873 portant réglementation des Chemins de fer, elle tient à la disposition du public les registres, tableaux et documents relatifs à la classification des marchandises et aux prix de transport et que l'on peut obtenir tout renseignement sur un prix quelconque en s'adressant au secrétaire ou à tout autre agent de la Compagnie dont l'adresse sera donnée dans ledit avis.

(5) Lorsqu'une Compagnie de Chemin de fer transporte des marchandises par terre et par mer, tous les registres, tableaux et documents relatifs aux prix de transport qu'elle applique, déposés dans les ports du Royaume-Uni qu'empruntent les navires qui assurent les transports maritimes de la Compagnie, contiendront, indépendamment les prix perçus pour les transports sur mer, la proportion des prix de transit qui s'applique à la partie maritime desdits transports et celle qui concerne les transports effectués par terre de part et d'autre de la mer.

(6) Lorsqu'une Compagnie aura l'intention d'augmenter l'un quelconque des péages, prix de transport ou autres publiés, dans les registres qu'elle est tenue de mettre à la disposition du public, conformément à l'article 14 de l'acte de 1873 portant réglementation des Chemins de fer et au présent acte, elle devra, quatorze jours au moins à l'avance, publier un avis de cette augmentation suivant les formes prescrites par le *Board of Trade* et faire connaître dans ledit avis à partir de quelle date le prix modifié devra être applicable; les péages, prix de transport ou autres ainsi augmentés ne pourront être applicables que lorsque la Compagnie aura satisfait aux conditions qui précèdent.

(7) Toute Compagnie qui ne se conformera pas aux prescriptions du présent article sera, sur procédure sommaire, passible, pour chaque contravention et pour chaque jour pendant lequel se continuera cette contravention, d'une amende qui n'excèdera pas cinq livres sterling.

34. — Lorsqu'un point, situé sur le réseau d'une Compagnie et autre que l'une des stations visées à l'article 14 de l'acte de 1873 portant réglementation des Chemins de fer sera ouvert au service de la réception et de la livraison des marchandises, la Compagnie tiendra à la station la plus rapprochée de ce point un ou plusieurs registres indiquant tous les prix qu'elle perçoit actuellement pour les transports autres que ceux des voyageurs et de leurs bagages, depuis ce point jusqu'à tout endroit pour lequel la Compagnie enregistre, y compris les prix qui peuvent être perçus en vertu de conventions spéciales et avec l'indication de la distance entre ledit point et les stations, quais, voies de garage et autres endroits auxquels le prix est applicable.

Ces registres seront mis gratuitement, à toute heure raisonnable, à la disposition du public.

35. — (1) Le *Board of Trade* pourra de temps en temps établir, rapporter ou modifier les règlements se rapportant aux matières suivantes :

a). Formes suivant lesquelles les classifications et recueils de prix visés à la présente partie du présent acte devront être préparés et soumis au *Board of Trade* et au Parlement; publication, notification et établissement (par le *Board of Trade*) de ces classifications et recueils et des ordres provisoires ;

b). Formalités à remplir auprès du *Board of Trade* conformément à la présente partie du présent acte ;

c). Frais à payer à l'occasion desdites formalités ;

d). Toutes les matières que, suivant le présent acte, le *Board of Trade* est autorisé à prescrire.

(2) Les règlements que le *Board of Trade* aura établis conformément au présent article, seront soumis au Parlement dans les trois semaines qui suivront leur publication, si le Parlement siège, et s'il ne siège pas, dans les trois semaines qui suivront l'ouverture de la session suivante ; ils seront reconnus en justice et auront leur effet, comme s'ils étaient compris dans le présent acte.

102. L'Association du Clearing-House et la forme des tarifs de marchandises. — L'Association du Clearing-House est une union des Chemins de fer fondée en 1847, pour effectuer les décomptes et les règlements du trafic commun des voyageurs, des marchandises et des parcours, et pour s'occuper des autres organisations intéressant le trafic commun et le transit ; la loi du 25 juin 1885 a conféré à cette Association les droits de corporation ¹.

Toute Compagnie de Chemin de fer peut devenir associée, un mois après l'avis préalable ; l'exclusion peut être prononcée par une majorité comprenant les deux tiers des Chemins appartenant à l'Association. La participation à cette Association n'est pas obligatoire, néanmoins presque tous les Chemins de fer anglais et écossais en font partie. L'Association est représentée par un comité, dans lequel chaque Compagnie associée a un représentant avec une voix. Ce comité décide à la majorité des affaires courantes et des propositions qui lui sont présentées, dans ses réunions trimestrielles, en se basant sur les discussions préliminaires et les propositions des agents supérieurs. Les décisions prises entrent en vigueur à dater du premier du mois suivant, mais chaque Compagnie peut former opposition dans le délai d'un mois. Si elle ne le fait pas, elle est obligée de se soumettre aux décisions, et ne peut ensuite s'y soustraire qu'en en donnant avis, et pour une date postérieure à la réunion trimestrielle suivante. Les affaires de l'Association sont traitées par des bureaux sous la direction d'un secrétaire et d'un trésorier. Ces bureaux forment trois divisions : 1° affaires générales ; 2° contrôle et comptabilité des parcours, et 3° trafic. Cette dernière comprend trois subdivisions : pour les marchandises, les petits colis (parcels) et les voyageurs. Il y a en outre des commissions constituées par les Chemins de fer pour examiner des questions spéciales ; quelques-unes de ces commissions sont permanentes,

¹ Reitzenstein, ouvrage cité, p. 158 à 194 ; Cohn, *Englische Eisenbahnpolitik*, vol. I, p. 73 à 77.

notamment celles chargées des différends relatifs aux avaries de matériel et à la répartition des indemnités du trafic des marchandises et des voyageurs. Les décisions des commissions sont définitives. L'Association du Clearing-House a en outre établi des prescriptions pour le transit du matériel, la location des wagons et le règlement des avaries, et aussi une classification uniforme pour le trafic commun. Celle-ci est publiée tous les ans dans les *Régulations of the railway Clearing-House*, en même temps que les autres résolutions prises par le Clearing-House, et avec les modifications et les additions décidées dans l'année précédente. Cette publication sert de base à toutes les affaires concernant le service direct, et règle toutes les questions de cette nature, à l'exception du taux des tarifs et des questions de concurrence, qui sont réglées par des associations restreintes. Ces dernières n'ont guère que ce champ d'action et ont par suite beaucoup moins d'importance que les unions de Chemins de fer allemandes. Elles embrassent toujours toutes les lignes coexistantes pour un même trafic, qu'elles appartiennent ou non à une seule ou à plusieurs Compagnies, et aussi les Compagnies de navigation concurrentes ¹.

La classification du Clearing-House, qui ne concerne que le trafic direct, et non le trafic intérieur des diverses Compagnies, est la suivante :

1° *Classe minérale*. Le camionnage au départ et à l'arrivée, le chargement et le déchargement doivent être faits par les expéditeurs et par les destinataires; le transport a lieu aux risques et périls du propriétaire. Les taux et conditions de cette classe ne sont applicables qu'aux expéditions de quatre tonnes au moins ou payant pour ce poids. Les produits bruts, tels que minerais, fers bruts, pierres, etc., sont rangés dans cette classe. Les charbons sont transportés d'après un tarif spécial exceptionnel, et ce fait doit être attribué surtout à ce que les Chemins de fer sont fréquemment eux-mêmes marchands de charbon ou cointéressés des expéditeurs, et qu'ils ne peuvent par suite être considérés uniquement comme entreprise de transport.

2° *Classe spéciale*. Les conditions d'application sont les mêmes que pour la classe précédente, mais le minimum de poids est de deux tonnes. A cette classe appartiennent surtout la grosse chaudronnerie et les articles en fer (rails, essieux, tuyaux, etc.), les blés, le malt, les pierres et les bois à demi ouvrés. Les expéditions de marchandises appartenant à la classe minérale, de 4,000 kilogrammes sont transportés aux taux de la classe spéciale, et les expéditions de moins de 2,000 kilogrammes de marchandises appartenant à cette dernière classe sont transportées aux taux de la classe des marchandises la plus basse (voir 3°).

¹ Reitzenstein, ouvrage cité, p. 142 et 143.

3° *Cinq classes de marchandises*, comprenant toutes les autres marchandises, rangées dans une classification exacte. Il n'y a pas de classe générale pour les articles non dénommés : tous les articles figurent dans la classification. Aucun minimum de poids n'est prescrit, mais il y a trois taxes pour les envois en petites quantités (*smalls*) sans distinction de nature de marchandises : la première coupure va jusqu'à 14 kilogrammes, la deuxième de 18 à 28 et la troisième au-dessus de 28 kilogrammes, cette dernière étant applicable tant que l'application de la taxe correspondant à la classe de la marchandise ne donne pas un chiffre plus élevé. Le Chemin de fer effectue le camionnage à l'arrivée et au départ (s'il existe à la gare en question), le chargement et le déchargement et accepte la responsabilité pendant le transport. Une certaine série de marchandises est transportée à un tarif plus bas, lorsque ces marchandises sont transmises aux risques et périls de l'expéditeur ou que ce dernier les déclare « undamageable », c'est-à-dire prend la responsabilité du bris et de la rouille.

4° *Les colis en grande vitesse* que l'on désigne sous le nom de parçels ou paquets. Ils sont toujours transportés par trains de voyageurs, mais il ne faut pas croire que ce sont toujours des petits paquets : ils sont, au contraire, fréquemment d'un poids élevé, les *van parçels* notamment qui sont expédiés tous les jours vers Londres ou de cette ville par un train de voyageurs déterminé et ne paient que la moitié du tarif. Les tarifs pour les parçels ne sont généralement pas calculés pour les relations de gare à gare ; ils sont formés de taxes au mille graduées suivant des zones de distances et de poids, basées sur une échelle décroissante composée dépendant de la distance et du poids. Il y a des tarifs directs entre toutes les Compagnies pour les parçels et les taxes comprenant le camionnage au départ et à l'arrivée¹.

Le système de tarifs adopté repose donc sur une classification de tarifs à la valeur très étendue ; les principes de la classification d'après l'utilisation ne sont presque pas pris en considération, et l'utilisation des véhicules est par suite très mauvaise. Les désavantages qui en résultent sont compensés, en partie, par une rotation du matériel d'autant plus accélérée. La tarification est du reste absolument basée sur l'intérêt privé, et son développement dans ce sens est poussé comme nous l'avons déjà montré, aux plus extrêmes limites. Non seulement les bases d'application des diverses lignes, mais celles des différents tarifs d'une même Compagnie sont absolument dissemblables, si même il est possible de parler de bases dans ce cas. Les tarifs normaux constituent pour ainsi dire l'exception, et la règle est formée par les tarifs exceptionnels très nombreux existant notamment pour tous les articles impor-

¹ Voir Reitzenstein, ouvrage cité, p. 76 à 126.

tants et pour les relations des grands centres. Les Chemins de fer n'ont aucune limitation dans l'établissement de taxes spéciales, qui peuvent différer aussi bien de la classification du *Clearing-House* que des autres prescriptions. De plus, en cas de transports importants ou de promesses de transports nombreux, les Chemins de fer passent fréquemment avec les différents expéditeurs des conventions spéciales pour le prix de ces transports. Des prix de faveur de ce genre étaient autrefois accordés fréquemment sous forme de ristournes, mais dans ces derniers temps les Chemins de fer ont, dans leur propre intérêt, restreint ce mode d'opérer, parce que les ristournes amenaient un abaissement trop considérable des taxes. En fait, on est donc arrivé en Angleterre à n'appliquer les tarifs réguliers qu'aux petits expéditeurs et à fixer le prix des grands transports dans chaque cas particulier par des conventions spéciales ou par des ristournes. Ajoutez à cela les nombreux tarifs différentiels et les inégalités provoquées, soit par la concurrence des autres lignes de Chemins de fer, de canaux ou de navigation maritime, soit par l'intérêt des Compagnies à favoriser le commerce de certains ports et l'industrie de certaines régions, vu l'importation et l'exportation de certains articles ; il résulterait de cet état de choses qu'en 1881 il existait pour le Great Northren seul 10 millions de taxes différentes ¹.

En ce qui concerne la valeur des prix des tarifs de marchandises, ils sont en moyenne beaucoup plus élevés que dans la plupart des tarifs du continent : il y a bien entendu également des tarifs moins élevés par-ci par-là, quand certains mobiles, tels que la concurrence, l'exigent ².

La formation des tarifs et même une grande partie des tarifs en vigueur restent donc un secret pour le public ; on ne fait rien non plus ou presque rien pour la publicité, la clarté et la commodité d'emploi des tarifs par le public. Par contre, les Chemins de fer ont fait tout ce qu'il fallait pour se rendre l'emploi des tarifs aussi facile que possible pour l'expédition, le décompte et la répartition des taxes. On n'a, en effet, dans ce cas à considérer, d'après la classification donnée plus haut, que trois classes différentes :

1° « *Carted goods* », marchandises dont le Chemin de fer effectue le camion-

¹ Voir Cohn, *Englische Eisenbahnpolitik der letzten 10 Jahre*, p. 50.

² Voir Wehrmann, ouvrage cité, p. 49 à 70 ; Cohn, *Englische Eisenbahnpolitik*, vol. II, p. 481 à 500, *der letzten zehn Jahre*, p. 52 ; B. Samuelson, *A report on the railway goods tariffs of Germany, Belgium and Holland compared with those of this country*. Dans ce dernier rapport d'enquête sur la situation des Chemins de fer et en particulier sur les tarifs en Allemagne, en Belgique et en Hollande, rapport fait sur l'initiative du comité des Chambres de commerce du Royaume-Uni, il se trouve une comparaison numérique des tarifs de ces pays avec ceux de l'Angleterre pour les articles les plus importants ; cette comparaison est presque toujours défavorable aux tarifs anglais.

Voir, par contre, Grierson, *Railway rates, english and foreign*.

nage à l'arrivée et au départ et la manutention, en percevant les taxes correspondantes;

2° « Not carted goods », marchandises de la classe spéciale;

3° Classe des minéraux et charbon.

Dans ces deux dernières classes, le Chemin de fer n'effectue que le transport de gare à gare; il ne se charge du camionnage ni au départ ni à l'arrivée. Les frais de manutention sont différents pour chacune de ces trois classes, et c'est ce qui explique la distinction établie ci-dessus. La répartition des taxes en trafic commun se fait généralement d'après la distance, après déduction des frais de manutention attribués à la Compagnie expéditrice et à la Compagnie destinataire : le décompte se trouve ainsi considérablement simplifié¹.

103. Tarifs pour les voyageurs. — Le service des voyageurs comprend en Angleterre trois classes, sauf pour la Compagnie du Midland et de quelques autres lignes qui ont réduit avec succès, depuis 1875, le nombre des classes à deux : une avec banquettes rembourrées, l'autre avec banquettes en bois.

A l'origine il n'existait qu'une première et une deuxième classe. La création de la troisième classe n'a pas été faite de plein gré, mais imposée par la loi de 1844, comme nous l'avons dit. Les Compagnies se contentèrent d'abord de ne faire que le train journalier qui leur était prescrit, et ce n'est que depuis 1872 que l'introduction de la troisième classe a été faite avec une certaine extension dans les trains ordinaires et aussi dans les express : la Compagnie du Midland avait pris la tête du mouvement. Le résultat en fut excellent, aussi bien pour le public que pour les Chemins de fer, ainsi que le montre le tableau suivant du développement du trafic voyageurs en Angleterre, emprunté au *Journal de l'Union des Chemins de fer allemands*.

| ANNÉE | Kilomètres en exploitation | Voyageurs par kilomètre | Recette kilométrique — francs | VOYAGEURS | | | RECETTE DU TRAFIC — VOYAGEURS | | | |
|-------|----------------------------|-------------------------|-------------------------------|------------------------|-----------------------|-----------------------|-------------------------------|-----------------------|-----------------------|--|
| | | | | 1 ^{re} classe | 2 ^e classe | 3 ^e classe | 1 ^{re} classe | 2 ^e classe | 3 ^e classe | BILLETS d'abonnements (Season-tickets) |
| | | | | p. 100 | p. 100 | p. 100 | p. 100 | p. 100 | p. 200 | |
| 1850 | 7486 | 7816 | 19813 | 12,18 | 39,08 | 48,74 | 31,64 | 41,34 | 26,70 | 0,32 |
| 1860 | 11649 | 11711 | 20938 | 12,31 | 31,53 | 56,16 | 27,63 | 35,89 | 34,00 | 2,30 |
| 1870 | 17238 | 17123 | 20938 | 9,38 | 23,15 | 67,47 | 23,01 | 30,16 | 42,69 | 4,14 |
| 1880 | 20075 | 26932 | 25327 | 5,93 | 10,71 | 83,36 | 15,98 | 15,04 | 62,68 | 6,30 |

¹ Wehrmann, ouvrage cité, p. 39 à 43; Reitzenstein, ouvrage cité, p. 175 à 179.

Le trafic de la troisième classe s'est donc élevé pendant la période 1850 à 1870 de 48,74 p. 100 des voyageurs et 26,70 p. 100 de la recette, à 67,47 p. 100 des voyageurs et 42,69 p. 100 de la recette, et dans la période de 1870 à 1880 à 83,36 p. 100 des voyageurs et 62,68 p. 100 des recettes. Par contre le trafic et les recettes des classes élevées ont franchement diminué, surtout pour la deuxième pendant les dix dernières années, par suite de l'abolition de cette classe sur le Midland et sur d'autres lignes. La recette kilométrique totale était en 1850 de 19,813 fr., en 1870 de 20,938 fr. et en 1880 de 25,327 fr. : elle a donc considérablement augmenté depuis l'extension de la troisième classe, par suite de l'accroissement considérable du trafic, qui a été plus important par kilomètre pendant ces dix dernières années que pendant les vingt années précédentes¹.

Le développement de la troisième classe a depuis lors pris une importance encore plus grande. Les recettes des Chemins de fer anglais se sont, en effet, élevées :

| | 1 ^{re} classe | 2 ^e classe | 3 ^e classe |
|-------------------------|------------------------------------|-------------------------------------|------------------------------------|
| En 1887..... | 77.037.700 fr. | 69.720.075 fr. | 457.326.100 fr. |
| En 1880..... | 98.600.825 » | 88.259.775 » | 370.774.025 » |
| Différence en 7 années. | — 21.563.125 fr. ou 21,8 p. 100 | — 18.539.700 fr. ou 21,0 p. 100. | + 86.552.075 fr. ou 23,3 p. 100 |

et le nombre des voyageurs (non compris les abonnés) a été

| | 1 ^{re} classe | 2 ^e classe | 3 ^e classe |
|-----------------------|------------------------------------|---------------------------------|--------------------------------------|
| En 1887..... | 31.323.789 fr. | 64.139.356 fr. | 638.215.386 fr. |
| En 1880..... | 38.767.926 » | 65.034.870 » | 500.082.229 » |
| Différence en 1887... | — 7.444.137 fr. ou 19,2 p. 100. | — 895.514 fr. ou 1,4 p. 100. | + 138.133.157 fr. ou 27,6 p. 100. |

Pour l'intelligence du tableau ci-dessus, il faut mentionner que l'année 1880 a été très favorable pour les Chemins de fer, parce que le commerce se relevait complètement de la crise des deux années précédentes; comme l'année

¹ Voir aussi Cohn, *Englische Eisenbahnpolitik der letzten 10 Jahre*, p. 103 et suiv., vol. II, p. 138-144.

1887 peut également être considérée comme très favorable, les chiffres ci-dessus donnent une image très fidèle du développement du trafic des diverses classes. Dans la première période les deux premières classes constituaient 33 p. 100 du produit total du trafic voyageurs, tandis que la proportion est réduite à 24 p. 100 en 1887.

Le déficit dans les deux classes s'est produit à peu près dans la même proportion de 21 à 22 p. 100.

Si la recette n'a pas augmenté dans la même proportion que le trafic voyageurs, cela tient à la réduction des prix de transport.

Les billets d'abonnements (*season tickets*) qui jouent un rôle important dans les grandes villes de l'Angleterre et tout spécialement à Londres, ont produit 49.325.000 fr. en 1887 contre 36.406.850 en 1880 : il y a donc un accroissement de 12.918.150 ou 35,4 p. 100.

Leur répartition par classes est la suivante :

| | En 1887. | En 1880. |
|---------------------------------|----------|----------|
| | — | — |
| | P. 100 | P. 100 |
| 1 ^{re} classe. | 43 | 53 |
| 2 ^o classe | 36 | 37 |
| 3 ^o classe | 21 | 10 |

En sorte que la troisième classe présente un augmentation de plus de moitié, alors que la deuxième classe est restée presque stationnaire et que la première classe a diminué de 10 p. 100. Sur le trafic total de voyageurs qui s'es élevé à 733 millions et demi, il y avait 103 millions pour les deux lignes du métropolitain de Londres et 100 autres millions pour les lignes qui assurent les relations entre la capitale et les faubourgs environnants. La plus grande partie des billets d'abonnements revient également à Londres, et si la troisième classe n'entre que pour 1/5 dans leur nombre total, c'est qu'un certain nombre de Compagnies, telles que le Brighton et le North-London n'émettent ces billets que pour les deux premières classes et que d'autre part le public qui voyage jour pour jour sur les Chemins de fer, se compose naturellement de gens des classes moyennes et élevées. Il est d'ailleurs presque impossible d'évaluer l'existence et l'importance du bénéfice que font les Compagnies en maintenant la première et la deuxième classe d'une façon aussi étendue, mais il est indubitablement établi que le gros du bénéfice du trafic voyageurs provient de la troisième classe. C'est en se rendant à cette conviction que presque toutes les grandes Compagnies ont considérablement amélioré leurs voitures de troisième classe : celles-ci sont maintenant bien éclairées et pourvues de banquettes et de dossiers rembourrés au lieu de simples bancs en

bois, ce qui augmente encore naturellement la popularité des troisièmes classes.

La différence de prix est peut-être aussi trop grande par rapport à la différence insignifiante dans la construction et la garniture des compartiments; en effet le prix de la deuxième classe est de moitié plus élevé, et celui de la première classe le double de celui de la troisième. Une modification prochaine du système de classes actuel est donc probable dans le même sens que sur le Midland.

On a obtenu récemment de bons résultats avec les billets d'ouvriers (1 penny par voyage) valables pour certains trains déterminés aux environs de Londres et d'autres grandes villes, et destinés à permettre aux ouvriers d'habiter la campagne¹. Ces trains furent primitivement imposés à quelques Compagnies dans leurs actes de concessions; actuellement d'autres Compagnies en mettent également en marche dans leur propre intérêt. Par la loi du 20 août 1883, on imposa, ainsi que nous l'avons dit d'une manière générale, l'obligation à tous les Chemins de fer d'organiser des trains d'ouvriers à des prix et avec des itinéraires convenables, et le contrôle en a été confié au *Board of Trade*: les contestations sont tranchées par la commission des Chemins de fer.

Des réductions très variables sont en outre consenties pour les billets d'aller et retour, les billets circulaires et les abonnements. Les relations directes sont très développées, et les prix sont généralement formés dans ce cas par la soudure des tarifs intérieurs. En ce qui concerne la valeur des prix des tarifs de voyageurs, ils varient en Angleterre d'une manière tout aussi extraordinaire que dans les tarifs de marchandises, non seulement avec les diverses Compagnies, mais même sur les mêmes lignes d'une même Compagnie; en outre il existe aussi dans ce cas un système de tarifs différentiels très développé. Les tarifs de voyageurs sont également plus élevés en général que sur le continent.

Il est remarquable que sur la plupart des lignes, il n'y a pas de différence entre les prix pour les trains ordinaires et pour les trains express².

On accorde en général des bagages en franchise, à savoir 60 kilogrammes par voyageur en première classe, 50 en deuxième et 30 en troisième. Toutefois on n'y regarde pas exactement pour le poids; on ne pèse généralement pas les bagages, et on expédie en franchise tout ce qui ne paraît pas excessivement lourd.

Le tarif des excédents de bagages est formé avec des bases élevées, par zones, et suivant une échelle décroissante³.

¹ Cohn, *Englische Eisenbahnpolitik*, vol. II, p. 519 à 524.

² Voir Cohn, ouvrage cité, vol. II, p. 511 à 514 à 513; Reitzenstein, ouvrage cité, p. 66 et 67.

³ Reitzenstein, ouvrage cité, p. 74.

CHAPITRE XII

RUSSIE

104. — La réglementation des tarifs de Chemins de fer dans les concessions. — Dans le premier acte de concession pour la construction et l'exploitation d'un Chemin de fer qui ait été consenti par le gouvernement russe à une compagnie, concession qui a trait à la construction et à l'exploitation du chemin Tsarkoé-Selo et qui a fait l'objet de l'ukase impériale du 21 mars 1836, la fixation du montant des tarifs a été laissée à l'appréciation exclusive de la Compagnie elle-même. La concession suivante a été consentie à la grande Compagnie des Chemins de fer russes à la date du 3 novembre 1861. Les prescriptions qui se rapportent aux tarifs sont contenues dans l'article 12 et s'expriment comme suit :

La taxe maxima pour les voyageurs et les marchandises, dont la perception est accordée à la Compagnie, ne doit pas dépasser les limites ci-après :

Pour les voyageurs, par personne et par verste¹.

| | | |
|--------------------------------------|-----------------------|----------|
| En voiture de 1 ^{re} classe | 3 | copecks. |
| — | 2 ^o classe | 2 1/4 — |
| — | 3 ^o classe | 1 1/4 — |

Pour les voyageurs de 3^o classe transportés par trains de marchandises, ce tarif doit être réduit.

Pour les animaux, par tête et par verste.

Pour un bœuf, une vache, un taureau, un cheval et toute bête de somme en général, 3 copecks.

Pour un veau et un porc, 1 copeck.

Pour un mouton, une brebis, un agneau, une chèvre, un chien, 1/2 copeck.

¹ La verste ou mille russe vaut 1.067 mètres.

Le copeck vaut 0 fr. 04

Le rouble de 100 copecks vaut 4 francs.

La pud de 40 livres vaut 16 kg. 381.

Pour les marchandises, par pud et par verste.

1^o classe. — Fer et plomb travaillés, cuivre, fonte de fer et d'autres métaux travaillés, et non travaillés, vinaigre, vin, spiritueux, boissons, beurre, huile d'olives, fils de coton, lainages, lin exotique, objets en os, bois, ébénisterie, couleurs et produits exotiques en général, garance, sucre, sucre en poudre exotique, café, thé, drogueries et denrées coloniales, sucreries, soufre raffiné, objets manufacturés, huitres, poissons frais, gibier frais, objets de librairie, plumes, duvet, petits poissons, porcelaine, faïence, plantes, fruits, houblon, meules, instruments de musique, fourrures, miroirs, verre à glace, tabac, bougies, armes, machines, objets en cuir, peaux tannées, poils, stéarine, 1/12 copeck.

2^o classe. — Minerai, charbon de bois, soufre non raffiné, huiles végétales de fabrication indigène, suif, coton, os calcinés, cornes de bœufs, peaux brutes, feutre, carton pierre, papiers d'affichage, gaules, planches, bois à construction, cages, objets en bois et poteries grossières, paillassons, marbre en tranches, pierres ébauchées, déblais, résine goudron, ardoise, fonte non travaillée, fer, fer noir en feuilles, plomb en saumons, verre en feuilles, lin en tiges, toile de préparation indigène, cordes, câbles, gelée de gibier, volailles domestiques, poisson salé, mélasse, sucre en poudre de fabrication indigène, foin non pressé, 1/18 copeck.

3^o classe. — Céréales en grains de toutes natures, farines, fruits de jardin, sel, foin en bottes pressées, étoupe, chiffons, os non travaillés, chaux, gypse, bois à brûler, nattes, écorce de tilleul, noir de fumée, pierre à chaux et à plâtre, pierres de fondations et bornes, sable, argile, poterie d'argile, dessus de poêles, carreaux de poêles, tuiles, pierres de trottoirs et autres matériaux de construction semblables; cokes, houille, parfums, cendres, fumiers, engrais de différentes natures, 1/24 copeck.

Le tarif qui précède s'applique aux transports par trains de petite vitesse jusqu'aux distances inférieures à 200 verstes; il est réduit :

| | | |
|--------------|-------------------------------------|--------------|
| De 10 p. 100 | pour les distances de 200 à | 500 verstes. |
| De 15 p. 100 | — de 500 à | 1,000 — |
| De 20 p. 100 | — supérieures à | 1,000 — |

A la condition cependant que la taxe pour un parcours plus long ne puisse, en aucun cas, être inférieure à celle d'un parcours moins considérable.

Equipages, par pièce et par verste.

Fiacres et autres équipages à deux ou trois roues, à deux sièges, 6 copecks.

Equipages à quatre roues et à quatre sièges, 8 copecks.

Le tarif pour les équipages dans les trains qui ne se composent que de voitures de 1^{re} classe peut être élevé de 20 p. 100, à la condition que la vitesse moyenne ne sera pas inférieure à 50 verstes à l'heure, arrêts du train non compris.

Pour les compartiments de famille de 4, 6, 8 ou 10 places, on perçoit le tarif de 1^{re} classe augmenté de 40 p. 100.

Pour les bagages dont le poids ne dépasse pas un pud, on ne perçoit pas de taxe spéciale.

Pour les bagages de un pud on perçoit 1/20 copeck par verste et par 10 livres ou par fraction de 10 livres.

Pour les marchandises qui sur le désir des voyageurs sont transportées à la vitesse des trains de voyageurs, on perçoit 1/6 copeck par pud et par verste.

Pour les équipages, chevaux, animaux, poisson et gibier frais, transportés en trains de voyageurs sur le désir des expéditeurs, on perçoit le double de la taxe du tarif.

Les denrées et en général les marchandises, objets et animaux non dénommés dans le tarif ci-dessus, ont taxés à la classe dans laquelle leur nature les fait le mieux rentrer.

Le tarif fixé d'après les principes ci-dessus sera soumis à la sanction de l'administration des voies et communications.

La Compagnie est autorisée à soumettre à la sanction du gouvernement un tarif spécial :

1. — Pour le transport des colis, petits paquets et petits objets d'un poids inférieur à 3 puds;

2. — Pour le transport de l'or et de l'argent en lingots, en monnaies étrangères, ou travaillés, du plaqué d'or et d'argent, du quartz argentifère, du platine, des bijoux, des pierres précieuses, et autres objets de valeur de même nature.

Les frais fixés dans ce paragraphe sont décomptés sans tenir compte d'aucune coupure. Chaque fraction de pud sera comptée pour un pud, chaque fraction de verste pour une verste entière. Les parcours inférieurs à six verstes seront comptés pour six verstes.

Les frais accessoires pour le transport des marchandises, qui ne sont pas mentionnés dans le tarif, soit :

Frais de commission, de prise à domicile, de chargement et de déchargement, de dépôt dans les magasins des gares ou les entrepôts qui sont établis par les Chemins de fer sont perçus indépendamment de la taxe de transport, mais d'après des bases que le gouvernement doit sanctionner.

Le tarif précédent indique les limites que la Société ne doit en aucun cas dépasser sans approbation du gouvernement. Mais elle peut, suivant son appré-

ciation, abaisser les taxes de tous ou de quelques objets remis au transport à toute distance sur chacune de ses lignes ou seulement sur un ou plusieurs parcours, à la condition que la taxe par verste décroisse avec la distance et qu'elle soit conforme à la nature de la marchandise transportée et aux facilités qui existent en un moment donné pour en effectuer le transport.

Un tarif qui a été une fois réduit peut être relevé dans les limites des maxima qui ont été fixés ci-dessus, mais à la condition que la réduction ait été appliquée pendant trois mois et que le relèvement ait été publié un mois d'avance.

Dans les cas où la Société jugerait utile de consentir une réduction de tarif à un expéditeur ou à un entrepreneur de transports quelconques sous réserves de certaines conditions, elle serait tenue d'accorder les mêmes réductions à tous autres expéditeurs ou entrepreneurs de transport qui rempliraient les mêmes conditions, de sorte qu'en aucun cas une préférence s'appliquant exclusivement à une personne ne puisse se manifester.

Ces conditions de la concession de la grande Société de Chemins de fer russes ont servi de modèle aux concessions ultérieures de toutes les Sociétés privées russes, et les mêmes maxima ont été mis en vigueur pour toutes les Compagnies, de sorte qu'ils servent de base à tous les tarifs russes. Une grande partie de ces prix maxima, comme nous le verrons plus loin, sont encore employés aujourd'hui.

105. Création d'un conseil de Chemin de fer et introduction d'une loi générale des Chemins de fer. — Déjà, en 1881, le ministère des voies et communications se vit conduit à la nécessité de rendre plus complets le contrôle et la réglementation des tarifs des Chemins de fer privés. Comme une commission instituée pour une enquête sur tout le réseau russe n'avait pas fourni les matériaux suffisants à cet effet, on en composa une nouvelle en 1883 avec des employés supérieurs de l'État, des représentants des Chemins de fer privés, du commerce et de l'industrie pour rechercher des règles générales pour le contrôle de l'État en matière de tarifs des Chemins de fer. Grâce aux matériaux remis par ces deux commissions et aux propositions qu'elles firent on institua, par l'ukase impériale du 12 juin 1885, un conseil de Chemins de fer, et on introduisit une loi générale pour les Chemins de fer. On a soumis au conseil des Chemins de fer, pour avis et pour décision dans des cas déterminés, les affaires relatives à la construction, l'exploitation et les questions économiques des Chemins de fer russes. Le conseil siège sous la présidence du ministre du commerce et comprend l'adjoint de ce ministre, le directeur du département des Chemins de fer, le président de la direction des Chemins d'État, deux conseillers du ministère du commerce, un conseiller pour

chacun des ministères des finances, de la justice, de l'intérieur, des biens de la Couronne, de la guerre et du contrôle impérial, deux représentants des Chemins privés, deux représentants du commerce et de l'industrie, deux représentants de l'agriculture et des mines. Les membres des différents ministères sont nommés par le czar sur la proposition du ministre correspondant; les membres des Chemins privés choisis par l'Assemblée générale des directeurs de ces Chemins et pour un an chacun. Le choix doit être soumis à la sanction du ministre du commerce; un membre du conseil peut, après l'expiration de la première année, être renommé pour une nouvelle période. Les quatre représentants du commerce, de l'industrie, de l'agriculture et des mines sont également nommés pour un an par les ministres des finances et des biens de la Couronne. En dehors des membres permanents nommés pour le conseil des Chemins de fer, on peut convoquer à ses délibérations des membres des administrations des postes, des télégraphes et de la douane. Les séances du conseil sont fixées, suivant les besoins, par le ministre du commerce.

Les prescriptions de la loi générale des Chemins de fer du 12 juin 1885 s'appuient en général sur le droit allemand, spécialement sur la législation allemande du commerce et sur le règlement d'exploitation et de police des Chemins de fer. En outre, on a emprunté de nombreuses prescriptions à la deuxième proposition du Congrès de Berne relativement à un accord international pour les taxes de Chemins de fer. Cette loi se divise en trois parties. La première a quatre chapitres et cent vingt articles; elle s'applique au transport des voyageurs et des marchandises; la deuxième a trois chapitres et vingt-trois articles, elle s'applique à la juridiction, à l'instruction des plaintes et à l'exécution des jugements; la troisième a trois chapitres et quarante-cinq articles, elle traite de la police des Chemins de fer.

Les principales prescriptions relatives à la tarification sont les suivantes :

ART. 7. — On considérera qu'il y a trafic direct pour les voyageurs, bagages et marchandises entre les gares des différentes Compagnies, lorsque la station de départ délivrera pour le parcours total des billets, bulletins de bagages et lettres de voitures.

ART. 8. — Tous les Chemins de fer réunis les uns aux autres sans solution de rails, sont tenus d'organiser le trafic direct : *a*) en ce qui concerne le trafic voyageurs, pour les stations des différents Chemins de fer pour lesquels cela sera entendu par un accord entre les Compagnies approuvé par le conseil des Chemins de fer; *b*) en ce qui concerne les marchandises, et cela aussi bien pour la grande que pour la petite vitesse, d'une façon générale entre toutes les gares ouvertes à la réception et à la livraison des marchandises.

ART. 9. — Les Chemins de fer qui trafiquent directement avec d'autres sont soumis aux prescriptions générales relatives au transport par voie de fer et sont de plus tenus : *a*) de transporter les marchandises en wagons appartenant aux expéditeurs ou aux autres Compagnies ; *b*) sur la double voie de remorquer les trains complets des autres Compagnies sans les locomotives correspondantes ; *c*) sur le désir du ministre du commerce, d'après l'avis du conseil des Chemins de fer, de faire passer sur leurs voies de trains complets des Compagnies étrangères avec leurs locomotives et leur personnel ; *d*) de transmettre les marchandises transportées et les bagages d'une ligne à une autre sans intervention du propriétaire de la marchandise ou du bagage.

ART. 10. — Les Chemins de fer ont le droit d'étendre le trafic direct au delà des limites de leurs gares, là où dans ce but ils ont conclu des conventions avec des entreprises de bateaux à vapeur ou d'autres moyens de transport et d'organiser pour leur propre service des bureaux de transport ou bureaux de villes. Les contrats de cette nature à conclure de la part des Compagnies de Chemins de fer avec des Compagnies de bateaux et autres, et les projets préparés pour l'installation de bureaux de transport et de bureaux de villes doivent être soumis à l'examen des ministres du commerce et des finances. L'approbation est considérée comme accordée quand il n'est venu aucune objection de la part de ces ministères dans le délai d'un mois après présentation du projet. S'il en vient une, l'accomplissement du contrat ou la mise à exécution du projet est différé jusqu'à décision du conseil des Chemins de fer.

ART. 18. — Les prix pour les billets de voyageurs et le transport des bagages sont fixés d'après les tarifs légaux en vigueur, et il doit être possible d'acheter aux gares des exemplaires imprimés de ces tarifs. Les tarifs du trafic intérieur doivent de plus être affichés dans toutes les gares, aux guichets et dans les salles d'attente.

ART. 19. — Les enfants de moins de cinq ans, accompagnés par des adultes, sont transportés gratuitement si on ne demande pas pour eux de place spéciale. Si on en demande une, un enfant au-dessous de cinq ans paie comme un enfant de plus de cinq ans. De cinq à dix ans, les enfants paient au plus la moitié du prix des adultes.

ART. 33. — Tout billet donne droit au transport gratuit d'un pud (40 livres) de bagages en fourgon ; les billets d'enfant donnent droit à 20 livres.

ART. 68. — Les taxes et frais supplémentaires sont décomptés conformément aux tarifs légaux en vigueur et d'après les prescriptions relatives aux frais supplémentaires. Les uns et les autres sont indiqués sur la lettre de voiture.

ART. 69. — Les Chemins de fer ne peuvent pour le transport des marchandises percevoir aucune autre taxe en dehors de celles fixées dans les tarifs et les prescriptions relatives aux frais supplémentaires.

ART. 71. — Les Chemins de fer n'ont pas le droit de consentir aux expéditeurs une réduction de prix sur les tarifs existants, à la condition qu'une quantité déterminée de marchandises leur sera remise par une seule et même personne dans un délai déterminé (ristourne), de même ils ne peuvent accorder à ces expéditeurs ou à d'autres des avantages particuliers d'aucune sorte non basés sur les conditions réglementaires des tarifs. Toute convention privée de ce genre est interdite et considérée comme nulle.

(Pour les Chemins de fer, dans les concessions desquels sont contenues des prescriptions qui ne sont pas d'accord avec celles de l'article 71, ces dernières ne sont appliquées qu'autant qu'elles ne sont pas contraires aux premières¹.)

106. Nouvelles prescriptions relatives au contrôle de l'Etat en matière de tarifs de Chemins de fer et ordonnance du 8 mars 1889. — Depuis longtemps, des plaintes et réclamations s'étaient élevées contre les tarifs des Chemins privés russes. En raison de cette circonstance que les Chemins privés fixaient leurs tarifs en dedans des maxima d'après leur bon vouloir, et en raison d'une concurrence très étendue entre les nombreuses Compagnies qui exploitent le réseau russe, on en était arrivé à ceci, que particulièrement les tarifs de marchandises étaient non seulement extraordinairement variés de formes et compliqués, mais encore que souvent ils étaient peu conformes, quelquefois même contraires, aux intérêts nationaux et économiques. Mais avant tout ils étaient également nuisibles aux finances de l'Etat, par suite de l'importante coopération financière de l'Etat russe au capital d'établissement et d'exploitation des Chemins privés russes².

Ces inconvénients poussèrent le gouvernement à procéder à une réforme fondamentale de la tarification. Tout d'abord, les tarifs internationaux firent l'objet d'une réglementation légale; elle résulte de l'arrêté du conseil des ministres, sanctionné par le czar à la date du 11/23 juin 1886, et relatif à la présentation des tarifs du trafic direct international par Chemins de fer à la sanction du gouvernement. Il prescrit ce qui suit : 1° il faut considérer

¹ Le texte complet de la loi se trouve dans les *Archiv für Eisenbahnwesen*, 1885, p. 643 et suiv.

² En 1882, le capital d'établissement des Chemins privés russes se montait à 1.296 millions de roubles métal et 228 millions de roubles papier. Là-dessus l'Etat possédait 730 millions de roubles métal et 73 millions de roubles papier en actions et obligations; en outre l'Etat avait garanti annuellement 51 millions de roubles métal et 14 millions de roubles papier, et il était créancier pour garantie et frais d'exploitation payés d'une somme de 721 millions de roubles. Voir Hoch, *Erster Versuch der Lösung der Eisenbahntarifffrage in Russland*, p. 10.

comme obligatoire pour les Compagnies de Chemins de fer russes de présenter à la sanction du gouvernement, dans le délai fixé par le ministre, les projets de tarifs du trafic international direct demandés à ces Compagnies par le ministre des voies et communications; 2° il appartient au ministre des voies et communications :

a). De charger le conseil des Chemins de fer de l'examen des projets mentionnés dans le § 1 du présent arrêté du conseil des ministres, en même temps que des observations qui pourraient émaner des Compagnies de Chemins de fer, des commerçants et des industriels contre l'application des différents tarifs préparés sur le désir du ministère des travaux publics; dans cet examen le conseil des Chemins de fer doit être guidé par l'avis du conseil des ministres.

b). Les tarifs préparés conformément au paragraphe précédent pour le trafic international direct doivent être mis en vigueur pour la durée d'une année, avec la condition que dans la suite ces tarifs et les nouvelles difficultés prenant naissance seront de nouveau, à cette époque, examinés par le conseil des Chemins de fer et sanctionnés pour une nouvelle période.

3° Les décisions du conseil des Chemins de fer dans toute question de trafic international sont obligatoires pour les Compagnies.

Mais bientôt le gouvernement alla plus loin il soumit l'ensemble de la tarification à un contrôle plus étroit par l'ukase impériale du 15 juin 1887. Cette ordonnance dit : 1° il y a lieu de déterminer qu'il appartient au gouvernement de surveiller les Compagnies de Chemins de fer dans l'établissement des tarifs de voyageurs et de marchandises, à l'effet de sauvegarder les intérêts du gouvernement, les besoins de la population, du commerce et de l'industrie; 2° les ministres des communications et des domaines impériaux, l'administrateur du ministère des finances et le contrôleur impérial sont chargés de trancher la question des voies et moyens, d'exercer le contrôle gouvernemental en matière de tarifs, de déterminer le personnel et les dépenses nécessaires à cet effet et de présenter leur décision sur ces différents sujets, sous leur signature commune, à l'examen du conseil impérial, au plus tard le 1^{er} octobre 1887; 3° l'efficacité de l'arrêté du conseil des ministres sanctionné par décision impériale du 11 juillet 1886, relatif à l'action du contrôle gouvernemental sur le tarif des Chemins de fer pour le trafic direct international, est prorogée jusqu'à décision définitive de la question indiquée dans l'article 2.

Conformément aux propositions qui ont été le résultat de cette ordonnance, il a été rendu le 8 mars 1889 une ordonnance impériale contenant des prescriptions complémentaires en matière de contrôle de l'État sur la tarification des Chemins de fer et valable d'abord pour trois ans. Cette ordonnance s'exprime comme suit :

ORDONNANCE RELATIVE AUX TARIFS DES CHEMINS DE FER
ET AU CONTROLE DES TARIFS

CHAPITRE PREMIER

PRESCRIPTIONS GÉNÉRALES

1. — La présente ordonnance est applicable aux tarifs de tous les Chemins de fer ouverts au trafic général.

Première remarque. — Par le mot « Tarif » on entend dans la présente ordonnance toutes les taxes perçues par les Chemins de fer, y compris les frais accessoires et autres et les prescriptions relatives à l'application desdites taxes et frais.

Deuxième remarque. — Les tarifs établis par les Compagnies d'accord avec le ministère des travaux publics avant la publication de la présente ordonnance conservent leur validité, jusqu'à ce qu'ils soient modifiés ou supprimés dans la forme prescrite.

2. — Le gouvernement entreprend de trancher les questions de tarifs de Chemins de fer dans le but de protéger les intérêts de la population, de l'industrie, du commerce et du fisc.

3. — L'action de l'Etat en matière de tarifs comprend :

a). La fixation des tarifs nouveaux.

b). La détermination des prescriptions relatives au groupement, à l'application et à la perception des tarifs.

c). Le contrôle de l'observation rigoureuse des formes et conditions prescrites et les mesures à prendre pour faire cesser les irrégularités.

d). Le contrôle de la conformité des tarifs au but désigné dans le § 2.

e). La décision sur le partage des taxes entre les différentes administrations, sur la suppression de la concurrence, le contrôle des conventions que les Compagnies concluent entre elles ou avec d'autres entreprises de transport, en tant que ces conventions s'appliquent au transport des marchandises ou des voyageurs.

4. — La direction de toutes les affaires ayant trait au contrôle des tarifs des Chemins privés ou à l'établissement des tarifs des Chemins d'Etat est centralisée au ministère des finances et confiée aux soins des trois corps ci-après :

1. Le conseil des tarifs ;
2. Le comité des tarifs ;
3. Le département des Chemins de fer.

5. — Il peut être réclaté contre les décisions en matière de tarifs qui ne sont pas conformes aux prescriptions en vigueur devant le ministre des finances si la décision correspondante émane du département des Chemins de fer ou du comité des tarifs, devant le Sénat dirigeant si la décision émane du ministre des finances ou du conseil des tarifs.

6. — Les propositions relatives aux modifications ou additions des tarifs existants et à l'établissement de nouveaux tarifs sont réunies par les Chemins de fer ou les congrès de tarifs de leurs représentants.

7. — Les congrès de représentants des Compagnies se réunissent à l'effet de discuter les questions de tarifs, soit sur la convocation, soit avec le consentement du ministre des finances ; ils sont soumis aux prescriptions fixées par le conseil des tarifs (§ 22).

Dans le cas où des représentants du ministère des finances ou d'autres administrations publiques sont délégués à ces congrès, ils prennent part aux séances avec voix consultative. En outre, sur le désir exprimé par des administrations municipales ou des sociétés intéressées à une affaire, on admet au congrès leurs représentants avec voix consultative.

8. — Si l'introduction d'un nouveau tarif ou la modification d'un tarif existant a pour but l'un de ceux désignés au § 2, l'initiative de la proposition appartient en dehors des Chemins de fer :

a). A l'administration gouvernementale.

b). Aux administrations municipales et autres sociétés qui existent conformément à des statuts sanctionnés par l'Etat et qui ont pour but la satisfaction des intérêts économiques de la population et la protection du commerce et de l'industrie.

9. — Les propositions des Compagnies ou des Congrès relatives à l'introduction de nouveaux tarifs, aux modifications ou additions à apporter à ceux qui existent, ne peuvent entrer en vigueur tant qu'elles n'ont pas été examinées par l'administration. Les demandes qui y ont trait doivent être présentées au ministre des finances avec un rapport détaillé indiquant clairement le point de vue envisagé dans la proposition d'un nouveau tarif. Il dépend du ministre des finances d'ajourner la mise en vigueur du nouveau tarif, d'ajouter des conditions d'application ou même de refuser d'une façon générale qu'il soit appliqué. Dans le cas où le ministère ne présente pas d'observations contre l'application du tarif dans le délai de six semaines, ce tarif peut être mis en vigueur, de même que dans le cas où le ministère a donné un avis favorable à son adoption.

10. — Il sera tenu compte des demandes des administrations municipales et des sociétés (§ 8, b) relatives à l'introduction de nouveaux tarifs et à la modification de ceux qui existent, suivant l'avis du ministre des finances.

Sont exceptées les demandes des gouvernements, des assemblées provinciales, relativement auxquelles il sera observé la procédure fixée d'une façon générale.

11. — Les propositions émanant de l'administration gouvernementale pour l'introduction de nouveaux tarifs ou la modification de ceux qui existent (§ 8, a), ainsi que les mémoires qui y ont trait, qui sont présentés par des administrations municipales ou des sociétés et qui paraissent pouvoir être pris en considération (§ 10) sont transmis aux Compagnies intéressées ou même à un congrès de leurs représentants pour avis préalable.

Quand cet avis n'est pas donné dans le délai fixé, la solution de la question en cause n'en est pas retardée. Si l'avis est donné, il en est tenu compte pour la décision à intervenir dans la question de tarifs.

12. — Les décisions émanant de l'administration gouvernementale en matière de tarifs sont obligatoires pour les Compagnies.

13. — Un tarif nouveau ne peut être mis en vigueur que si l'on a strictement observé les prescriptions relatives au classement, à la publication, à l'adoption et à la perception des tarifs.

14. — Les Chemins de fer et Congrès sont tenus, sur le désir du ministère des finances, de mettre à sa disposition tous les documents, statistiques et autres qui sont nécessaires pour préparer et trancher les questions de tarifs et de présenter aux personnes autorisées, à cet effet, par le ministre des finances, les livres d'affaires et documents nécessaires pour le contrôle de la mise en vigueur et de l'application des tarifs.

CHAPITRE II

LE CONSEIL DES TARIFS

15. — Le conseil des tarifs se compose : du ministre des finances président, de son adjoint, des directeurs du département des Chemins de fer, du commerce et de l'industrie, de trois membres du ministère des travaux publics, d'un membre de chacun des ministères des finances, des domaines de l'Empire, de l'intérieur et du contrôle de l'Empire, de trois représentants de l'industrie agricole, de deux représentants du commerce et de l'industrie, d'un représentant de l'industrie minière et de deux représentants des Chemins de fer privés.

16. — En cas d'absence du ministre des finances, son suppléant a la présidence.

17. — Les représentants des ministères des finances, des travaux publics, des domaines de l'Empire, de l'intérieur et du contrôle de l'Empire, sont

nommés par l'empereur sur la proposition des ministres. Les représentants des Chemins privés sont choisis pour une année par le Congrès général des Chemins de fer, et le choix est soumis à la ratification du ministre des finances; à l'expiration de l'année, ils peuvent être réélus pour la durée d'une nouvelle année. Les représentants du commerce, de l'industrie, de l'agriculture et de l'industrie minière sont choisis par les ministres des finances et des domaines de l'Empire parmi les personnes qui sont bien au courant des besoins du groupe qu'ils doivent représenter et sont confirmés dans leur emploi par décision du czar.

En cas de maladie ou d'absence d'un membre du conseil, on peut, pour le remplacer, nommer un suppléant dans la forme indiquée ci-dessus.

18. — On peut nommer comme membres du conseil des tarifs des personnes qui siègent déjà dans le conseil des Chemins de fer.

19. — Les membres du conseil des tarifs ne reçoivent aucun traitement pour prendre part aux séances de ce conseil.

20. — On peut convoquer aux séances du conseil avec voix consultative des personnes qui sont en mesure de donner des chiffres et des renseignements utiles au sujet des questions en cause.

21. — Les séances du conseil des tarifs sont fixées d'après les nécessités et d'après le nombre des affaires en cours.

22. — Le conseil des tarifs traite :

a). Toutes les questions générales de tarifs : l'établissement des prescriptions relatives à la Compagnie ; à la publication, à la mise en vigueur et à la perception des tarifs et des prescriptions relatives aux délais à observer ; la préparation des ordonnances relatives au groupement et à la publication de la statistique des tarifs pour le transport des voyageurs et des marchandises ; les prescriptions relatives au congrès de tarif de Chemins de fer ; les propositions de nature à faire cesser la concurrence entre les Compagnies, ou entre les Compagnies et les autres entreprises de transport, le partage des recettes entre les Compagnies, les propositions relatives aux limites maxima des taxes de petite vitesse et aux prix maxima des frais accessoires et autres.

b). Les questions de tarifs particulières qui ne sont pas résolues par le comité des tarifs (§ 36) ou sont transmises pour décision au conseil par le ministre des finances ; les questions particulières dues à l'initiative des administrations gouvernementales (§ 8 a) dans le cas où les chefs de ces administrations ont exprimé le désir de voir examiner la question par le conseil des tarifs.

c). Les observations présentées par les Compagnies et les congrès contre les décisions prises en matière de tarifs par le département des Chemins de fer

quand les questions dont il s'agit sont étroitement liées aux intérêts de la population, de l'industrie et du commerce.

23. — Les questions à examiner par le conseil des tarifs lui sont transmises à la diligence du ministre des finances.

24. — Toutes les questions sont tranchées à la majorité simple des voix ; en cas de parité, la voix du président est prépondérante.

25. — Il est établi un protocole sommaire de toutes les questions traitées dans le conseil des tarifs et on y note les différents avis exprimés par les membres. Pour la notification de ces derniers il existe un délai de trois jours après la signature du protocole.

26. — Les décisions du conseil des tarifs qui n'exigent la modification d'aucune loi existante, entrent immédiatement en vigueur dans les cas suivants :

- a). Quand la décision a été prise à l'unanimité des membres présents.
- b). Quand la décision a trait à une question générale de tarifs, qu'elle a été prise à la majorité des voix, et que cette majorité comprend tous les représentants des ministères et le ministre des finances.
- c). Quand la décision a trait à une question de tarifs spéciale (§ 22 b et c) et qu'elle a été prise à la majorité des voix, majorité qui doit comprendre la voix du ministre des finances.

27. — Quand les décisions du conseil des tarifs ne rendent nécessaire la modification d'aucune loi actuellement en vigueur ou d'aucun tarif maximum sanctionné par le czar pour les taxes de transport, et que cependant elles ne rentrent pas dans les conditions indiquées au paragraphe précédent, le ministre des finances se met en relation avec les chefs des diverses administrations dont des représentants siègent dans le conseil et leur envoie une copie du protocole avec sa décision relativement à la question ; si dans le délai d'un mois aucune objection n'a été présentée par les chefs dont il s'agit contre la décision du ministre des finances, celle-ci est considérée comme valablement adoptée et a force de loi. Dans le cas contraire, la question en jeu est soumise par le conseil des ministres à la décision du czar.

28. — Dans le cas où une décision du conseil des tarifs rend nécessaire une modification des prescriptions légales existantes ou des limites sanctionnées par le czar pour les taxes de transport, on doit avant de la soumettre à la sanction du czar suivant la procédure établie à ce sujet, en plus de l'avis conforme du ministre des finances, la communiquer à toutes les administrations représentées dans le conseil des tarifs, ainsi qu'aux Compagnies de chemins de fer intéressées à la question. Les avis parvenus dans un délai de trois mois sont joints comme annexes au mémoire du ministre des finances.

CHAPITRE III

LE COMITÉ DES TARIFS

29. — Le comité des tarifs se compose :

- a). Du directeur du département des Chemins de fer, président.
- b). De deux membres du ministère des finances et d'un membre de chacun des ministères des travaux publics, des domaines de l'Empire et du contrôle de l'Empire.

30. — En cas d'absence ou de maladie du directeur du département des Chemins de fer, la présidence est donnée au ministre des finances.

31. — On désigne un suppléant pour chaque membre du comité en cas d'absence ou de maladie.

32. — Des représentants des Compagnies de Chemins de fer et des délégués des congrès sont convoqués pour fournir des explications au sujet des affaires qui concernent leurs intérêts, sur leur demande ou sur le désir du président du comité, et prennent part aux séances. Si le comité traite des questions dues à l'initiative des administrations départementales, on convoque aux séances des représentants de ces administrations avec voix consultative. L'absence de ces représentants ne peut faire ajourner l'examen des questions proposées et les décisions à prendre.

33. — Indépendamment des représentants désignés dans le § 32, on peut également convoquer aux séances d'autres personnes capables de donner des renseignements utiles au sujet des questions en cause.

34. — Les séances du comité sont fixées par le président dans la mesure des nécessités et d'après le nombre des questions à traiter; le comité peut valablement délibérer quand il se compose, en dehors du président, d'au moins trois membres. Les affaires sont transmises au comité à la diligence du président.

35. — On soumet aux décisions du comité :

- a). Les questions spéciales importantes de tarifs qui ont trait directement aux intérêts de la population, du commerce et de l'industrie.
- b). Les questions particulières de tarifs dues à l'initiative des administrations gouvernementales, dans le cas où les chefs de ces administrations ont en même temps exprimé le désir de les soumettre aux délibérations du comité des tarifs.
- c). Les questions de tarifs d'importance secondaire qui sont soumises à l'examen du comité par le ministre des finances ou le directeur du département des Chemins de fer (§ 38, g).

36. — Toutes les questions sont tranchées à la majorité simple des voix. Les délibérations ont force de loi quand elles ne sont pas transmises par le ministre des finances au conseil des Chemins de fer, pour décision définitive (§ 22, b). Dans le cas où la question ne peut être tranchée à la majorité des voix on la soumet au conseil des tarifs (§ 22, b).

CHAPITRE IV

LE DÉPARTEMENT DES CHEMINS DE FER

37. — Dans le ressort d'action du département des Chemins de fer rentrent :

a). Les questions de tarifs de Chemins de fer.

b). Toutes les autres questions de Chemins de fer qui échappent au ressort du ministère des finances.

38. — En ce qui concerne les affaires désignées (§ 37, 1), le département des Chemins de fer a les obligations ci-après :

a). La conduite des affaires du conseil des tarifs et du comité des tarifs.

b). Les relations avec les administrations gouvernementales et municipales, les Compagnies de Chemins de fer, leurs congrès, les sociétés privées et les particuliers.

c). L'examen et l'avis des propositions faites par les Compagnies et leurs congrès relativement à des modifications des tarifs existants (§ 9), et à des questions de tarifs dues à l'initiative des administrations municipales et gouvernementales ou des assemblées (8).

d). Le groupement des matériaux et chiffres qui ont trait à la question des tarifs et éventuellement les invitations aux Compagnies à en fournir (§ 14).

e). L'initiative et la préparation des propositions qui sont propres à réaliser le but que se propose le contrôle de l'Etat (§ 2), et de celles ayant trait aux mesures à prendre pour mettre en pratique et maintenir des tarifs qui sont susceptibles de satisfaire les intérêts économiques du commerce et de l'industrie et d'augmenter les recettes des Chemins de fer.

f). La décision des questions particulières relatives au partage des taxes pour le trafic direct entre les différentes Compagnies.

g). La décision des questions particulières de tarifs conformément aux règles et dispositions fixées par le conseil des tarifs et dans les limites déterminées par le ministère des finances, dans le cas où ces questions ne sont pas, d'après le § 35, soumises au comité des tarifs.

h). La communication aux Compagnies de Chemins de fer des dispositions des nouveaux tarifs.

i). Le contrôle du maintien strict des règles de tarification et des conditions relatives au groupement, à l'application et à la perception des tarifs.

39. — Les décisions prises en vertu des § *f* et *g* par le département des Chemins de fer entrent en vigueur conformément à l'indication du directeur du département.

40. — Les objections qui sont émises par les Compagnies contre les décisions prises par le département dans les questions de tarifs sont présentées au ministre des finances; celui-ci tranche, conformément à sa propre appréciation, les questions de finances et de décomptes des Compagnies entre elles. Les objections qui sont étroitement liées aux intérêts de la population du commerce et de l'industrie sont transmises au conseil des Chemins de fer (22, c).

41. — Les questions indiquées au § 37, 2 sont discutées dans le département des Chemins de fer dans la forme générale établie par les statuts ministériels.

L'ordonnance du 8 mars 1889 a confié au ministre des finances le contrôle de la tarification qui jusque-là appartenait au ministre des voies et communications. Mais en même temps ce contrôle a été organisé et renforcé de telle façon que l'on a considérablement limité la liberté étendue dont jouissaient auparavant les Chemins privés russes. Le conseil des Chemins de fer, organe du ministère des voies et communications, subsiste à la vérité; mais il passe bien loin au second plan à côté des corps administratifs nouvellement créés, le conseil des tarifs, le comité des tarifs et le département des Chemins de fer. Pour ce dernier auquel appartient l'étude de toutes les questions concernant la tarification, l'exercice pratique du contrôle de l'Etat, la préparation du travail incombant aux deux autres administrations, on a organisé des bureaux qui dépendent directement du ministre des finances; sa volonté est également prépondérante dans les deux autres corps administratifs quoique leur organisation soit celle d'un conseil, et cela en raison de la façon dont il est représenté, ce qui est une prescription fort judicieuse. En effet d'après les articles 26, *a-c* et 27, des décisions du conseil des tarifs prises à la majorité contre le ministre des finances n'ont de validité que si czar lui-même les a sanctionnées sur proposition du conseil des ministres.

Dans le comité des tarifs, d'un autre côté, le ministre des finances dispose de trois voix sur six et il a le droit si la décision prise ne devait pas être conforme à son désir de retirer l'affaire correspondante au comité des tarifs pour la porter au conseil des tarifs.

107. Prescriptions pour l'exécution de l'ordonnance du 8 mars 1889.
— Pour l'exécution de l'ordonnance du 8 mars 1889, le ministre des finances a arrêté à la date du 29 mars 1889 les dispositions suivantes :

Règlement concernant la composition, la publication, la mise en vigueur et la perception des tarifs des Chemins de fer russes ouverts au trafic public et indication des délais à observer.

1. — L'administration des Chemins de fer d'Etat, les conseils d'administration, les administrations et congrès de Chemins de fer sont tenus de soumettre au ministre des finances avant leur mise en vigueur et dans la forme établie par les prescriptions ci-après :

a). Les propositions relatives aux taxes de transport, frais accessoires et autres frais à percevoir pour les voyageurs et les marchandises.

b). Les propositions de modification des taxes et frais ci-dessus désignés.

c). Les conventions relatives au transport des marchandises et des voyageurs à conclure entre des Compagnies de Chemins de fer, ou avec d'autres entreprises de transport, des sociétés privées ou des particuliers.

2. — Dans leurs demandes, les Compagnies de Chemins de fer et congrès ont à présenter des renseignements précis, basés sur des chiffres de statistique et autres pour justifier l'établissement des tarifs et conventions proposés ; en cas de modification de tarifs existants, on doit de plus indiquer le tarif à modifier et le temps pendant lequel il a été en vigueur, et fournir des renseignements statistiques sur le mouvement des transports dont il s'agit, sur l'augmentation que l'on cherche à atteindre, et sur les résultats à obtenir pour les différentes années si le tarif doit être plusieurs années en vigueur.

3. — Dans la confection des tableaux des prix de tarifs (entre les différentes stations), on doit de plus indiquer les bases qui ont servi de règle pour cet établissement.

4. — Dans les demandes de tarifs il faut indiquer d'une façon précise si les frais accessoires et autres sont ou non compris dans les taxes de transport ; dans l'un et l'autre cas la compagnie est tenue d'indiquer exactement le montant de chacun de ces frais.

5. — Pour tout tarif qui n'a qu'une durée temporaire on doit indiquer le délai pendant lequel il sera en vigueur. Les tarifs sans durée de validité déterminée doivent dans la demande porter la mention qu'ils seront considérés comme valable autant qu'il ne leur aura pas été apporté de modification ultérieure.

6. — Quand elles présentent des projets de tarifs pour le trafic direct, les Compagnies doivent indiquer d'une façon précise la part des taxes, frais accessoires et autres qui revient à chacune des Compagnies et entreprises de transports intéressées dans le trafic direct.

7. — Les projets mentionnés dans le paragraphe précédent concernant les tarifs, le partage des taxes et les conventions doivent être adressés au département des Chemins de fer en dix exemplaires.

8. — Tous les tarifs et conventions que l'on doit soumettre au ministère des finances et qui sont conclus entre les Chemins russes et des entreprises de transport étrangères, s'ils sont rédigés en langue étrangère, doivent être présentés traduits, au département des Chemins de fer, mais avec le texte original en regard.

9. — Les Chemins de fer sont tenus dans leurs demandes de tarifs de trafic direct d'indiquer le cours qui a servi de base dans le décompte, dans le cas où sur les lignes d'un autre Etat, les taxes ont été exprimées en valeurs étrangères.

10. — Les Compagnies et Congrès de Chemins de fer doivent en même temps qu'ils présentent leurs projets de tarifs au ministre des finances, les communiquer aux Compagnies qui ne sont pas intéressées directement dans ces tarifs, mais qui peuvent avoir en quelque manière à soulever des objections à leur sujet. Dans leurs demandes, les Compagnies et Congrès de Chemins de fer doivent indiquer à quelles Compagnies ils ont fait des communications de ce genre, à quelle date et sous quel numéro l'envoi a été fait. Dans les cas où pour la confection des tarifs, des Compagnies non intéressées ont envoyé leur avis au sujet de ces tarifs, il y a lieu de joindre cet avis à la demande. Il est loisible au département des Chemins de fer de prescrire aux Compagnies et Congrès présentant les tarifs, de les communiquer à d'autres Compagnies qui ne les ont pas encore reçus. Il y a lieu d'aviser le département de l'exécution de cette prescription. Les Compagnies auxquelles les tarifs précités sont adressés, doivent envoyer leur avis dans un délai de dix jours après les avoir reçus, au département.

11. — Les tarifs qui, sur le désir du département des Chemins de fer, doivent être communiqués pour avis, d'après le § précédent, à des Compagnies de Chemins de fer, peuvent rester sans approbation du département, aussi longtemps qu'il n'est pas fourni une preuve de l'accomplissement de cette prescription. De même les tarifs peuvent être ajournés tant que les prescriptions des §§ 2 à 6, 8 et 9 ne sont pas remplies.

12. — Les Compagnies sont tenues de faire imprimer dans le « Recueil des tarifs des Chemins russes », les tarifs approuvés par le ministre des finances, qu'elles mettent en vigueur, et cela dans tout leur contenu, mais sans communiquer cependant le partage des taxes entre les différentes Compagnies.

Les tarifs ainsi publiés ne peuvent entrer en vigueur avant le délai fixé par le ministre des finances, et en aucun cas avant qu'il se soit écoulé deux semaines depuis leur publication.

13. — Dans des cas particuliers importants, le délai de deux semaines indiqué au § 12 peut être abrégé avec permission spéciale à demander pour chaque cas au ministre des finances.

14. — Les tarifs doivent être publiés dans le sens strict de l'avis donné par le ministre des finances, ou des indications qu'il a fournies.

15. — Les tarifs qui sont publiés ou mis en vigueur par les Compagnies avant l'accomplissement des dispositions précédentes, sont considérés comme non valables dans le cas où les conditions contenues dans les §§ 12, 13 et 14, ne sont pas remplies.

16. — Les projets de tarifs présentés au ministre des finances peuvent être publiés dans la forme indiquée au § 12, dans le cas où le département des Chemins de fer n'a soulevé d'objection d'aucune sorte dans un délai de six semaines contre leur application. Ces tarifs sont dans ce cas considérés comme sans délai, c'est-à-dire comme restant en vigueur jusqu'à modification ultérieure. Le délai de six semaines est compté du jour de la présentation du projet, et dans le cas prévu au § 11, du jour où les Compagnies ou Congrès ont envoyé au département les dernières dates qu'il a demandées.

17. — Les Chemins de fer mettent en vigueur les tarifs sanctionnés par le ministre des finances dans la forme indiquée aux §§ 12 et 14, pas plus tard que deux mois, après avoir reçu l'avis à ce relatif du département des Chemins de fer; dans le cas où les chemins de fer, par suite d'une modification des situations, renoncent à la mise en vigueur d'un tarif sanctionné par le ministre des finances, ils ont à fournir des explications au département avant l'expiration du délai de deux mois ci-dessus indiqué.

18. — Quand des tarifs temporaires sont prolongés jusqu'à la mise en vigueur d'un nouveau tarif ou pour un temps indéterminé, avec approbation ou sur ordonnance du ministre des finances, les Chemins de fer doivent le faire connaître dans le « Recueil » cité § 12, pas plus tard que deux semaines avant le renouvellement; de plus le tarif doit être imprimé d'une façon aussi étendue qu'un nouveau tarif, quand il n'a pas été auparavant publié sous la forme indiquée dans ce paragraphe.

19. — Les Chemins de fer sont tenus, indépendamment des publications prescrites au § 12, de faire paraître dans une des feuilles locales choisie avec approbation du ministre des finances, des avis sommaires au sujet de tous les tarifs nouveaux, modifiés et complétés. Ces avis doivent paraître pendant le délai de deux semaines fixé au § 12, et indiquer le numéro du « Recueil des tarifs » dans lequel est imprimé le tarif correspondant.

20. — La rédaction du « Recueil des tarifs des Chemins de fer russes » est tenue de faire parvenir gratuitement des exemplaires de cet imprimé aux ministères des finances, des travaux publics et du contrôle de l'empire; le nombre en est fixé par le ministère des finances.

21. — Les Compagnies sont tenues d'adresser au département des Chemins de fer tous les tarifs qui ont été préparés avant la publication de la loi du

8/20 mars 1889, à la connaissance ou avec l'approbation du ministre des travaux publics, mais dont la mise en vigueur devait avoir lieu ultérieurement. En même temps, il y a lieu de joindre la publication de laquelle il résulte que les tarifs ont été réellement publiés avant le 8/20 mars 1889 dans le but d'une mise en vigueur ultérieure.

En exécution de l'ordonnance du 8/20 mars 1889, il a été de plus à la date du 14/26 juin 1889 publié par le ministre des finances, des prescriptions provisoires pour le partage des taxes perçues pour le transport des marchandises en trafic direct entre les Compagnies intéressées à ce trafic. D'après ces prescriptions qui d'abord ne sont valables que pour les envois de céréales, le partage doit d'une façon générale s'effectuer proportionnellement aux *longueurs de tarifs* des diverses Compagnies intéressées ; ces *longueurs de tarifs* se décomptent de la façon suivante :

« A. — Parcours du chemin expéditeur :

1. — Pour le trafic de 600 verstes et plus d'étendue totale, les longueurs de 1 à 125 verstes sont doublées. Pour les longueurs supérieures à 125 verstes on ajoute 125 verstes. Si la part de taxe décomptée de cette façon pour le chemin expéditeur est inférieure à celle qui résulte de l'application du tarif maximum à la distance réelle jusqu'à 100 verstes inclusivement, c'est cette dernière qui est décomptée.

2. — Pour le trafic de moins de 600 verstes d'étendue, on établira la longueur sans augmenter ainsi le compte, sauf dans les cas suivants : Si la longueur du transport sur le chemin expéditeur n'excède pas le quart de l'étendue totale du trafic, ou si le parcours du chemin expéditeur est majoré pour des envois de stations plus éloignées, conformément aux prescriptions du § 1. Dans ces cas, la longueur du transport du chemin expéditeur sera décomptée avec la majoration fixée au § 1. Si la longueur du chemin expéditeur atteint ainsi plus du quart de la longueur du trafic total, on ne lui attribuera que la part d'une Compagnie dont la longueur de parcours ne dépasse pas ce quart.

B. — La longueur des Chemins intermédiaires et réceptionnaires est doublée de 1 à 50. — De 50 à 150 verstes, on augmentera toutes les deux verstes, d'une verste le surplus de longueur de 50 à 100. Les longueurs de 150 verstes et plus sont décomptées sans augmentation.

Dans le trafic direct de moins de 600 verstes d'étendue totale, les longueurs de tarifs des Chemins réceptionnaires et intermédiaires ne seront décomptées de la manière qui vient d'être indiquée que si la longueur du Chemin expéditeur a été majorée.

Pour les expéditions en trafic direct auxquelles deux ou plus de deux Chemins d'Etat ou Chemins exploités par la « grande Compagnie de Chemins de fer russes » prennent part, on doit observer strictement les prescriptions

précédentes et partager le montant des taxes entre tous les Chemins intéressés; les Chemins d'Etat comptent pour un seul, mais chacun des Chemins exploités par la grande Compagnie est compté à part.

La part de taxe décomptée d'après les règles précédentes pour un Chemin de fer ne peut en aucun cas être supérieure au montant du tarif maximum décompté pour ce Chemin de fer.

Ces prescriptions sont applicables au trafic direct international en tant qu'il n'en résulte pas de dommage pour les Chemins de fer russes. Si ce dernier cas se présente il y a lieu de soumettre des propositions pour établir un autre mode de partage. »

Après cela le ministre des finances, à la date du 1^{er}/13 août 1889 a décrété des prescriptions s'appliquant aux réunions des représentants des Compagnies assemblées pour traiter les questions de tarifs. Ils doivent se réunir à l'initiative ou avec l'approbation du ministre des finances; aux réunions sont représentés ou bien tous les Chemins de fer russes, ou bien des groupes spéciaux de Chemins de fer, ou bien des Compagnies intéressées à un trafic direct particulier.

A ces assemblées prennent part les représentants du ministère des finances et d'autres administrations d'Etat qui sont désignées à cet effet; on pourra y admettre, mais avec voix consultative seulement et sur leur demande des représentants d'institutions ou des sociétés intéressées aux questions que l'on y discute et dont les statuts sont approuvés par le gouvernement. Chaque assemblée désigne une administration pour diriger les affaires et ce choix doit être sanctionné par le ministre des finances.

Un arrêté du ministre des finances du 5/17 août 1889 fixe des prescriptions plus détaillées au sujet des mesures à employer pour la suppression de la concurrence entre les différentes Compagnies. Il en ressort que dans l'avenir, pour des lignes concurrentes des taxes uniformes seront fixées et que les marchandises à transporter dans une direction déterminée seront partagées entre les Chemins correspondants d'après une proportion fixe; la concession de bonifications et autres avantages aux expéditeurs pour obtenir leurs transports est interdite. — En cas de contravention à cette prescription, le Chemin lésé a droit à la restitution du produit net qui lui a été enlevé.

La question de savoir s'il doit être pris des mesures et quelles mesures doivent être employées dans les cas particuliers de concurrence doit être traitée dans les délibérations des assemblées ci-dessus désignées qui présentent des propositions au ministre des finances.

Cependant la réforme ne paraît pas s'accomplir sans difficultés, ni sans opposition de la part des Chemins privés.

A ce sujet est importante la décision ci-après du conseil des ministres approuvée par le czar à la date du 29 août 1889.

1. — Dans le cas où une Compagnie ou bien un congrès de représentants de Chemins de fer n'a pas présenté un projet de tarif demandé par le ministre dans le délai fixé par celui-ci, ou n'a pas publié dans la forme prescrite un tarif présenté à l'adoption ou approuvé, et si le ministre pense que l'adoption d'un nouveau tarif ou la modification d'un tarif existant est justifiée par l'un des motifs indiqués dans le § 2 de l'ordonnance relative aux tarifs et au contrôle administratif, l'application du tarif correspondant devient l'affaire du département des Chemins de fer. Après que ces tarifs et les conditions de leur application ont été sanctionnées dans la forme légale par le comité des tarifs, le ministre des finances propose au Sénat dirigeant de les publier dans le « Recueil des lois et ordonnances du gouvernement ».

2. — Les tarifs préparés et publiés dans la forme qui vient d'être indiquée deviennent exécutoires pour les Compagnies et les personnes qui ont recours à leurs services ¹.

108. Les conférences générales et les groupes de chemins de fer russes. — Jusqu'à la fin de la période de 1860 à 1870, il y eut sur les Chemins de fer russes ni trafic direct, ni passage du matériel d'une Compagnie sur l'autre; au contraire on devait pour chaque transmission faire une nouvelle remise des marchandises, et décharger les wagons ce qui éventuellement pouvait être l'office d'intermédiaires. Non seulement il en résultait dans les circonstances ordinaires des frais, des dommages et des inconvénients de diverses natures, mais encore dans les périodes de trafic chargé, il en résultait des encombrements. A l'occasion d'un de ces incidents qui se produisit en 1868, le ministre des voies et communications convoqua en 1869 la première conférence générale des représentants de tous les Chemins russes à l'effet de discuter l'établissement du trafic direct pour les voyageurs et les marchandises et le passage des wagons d'une Compagnie sur l'autre. La conférence générale estima qu'il était impraticable d'organiser le trafic direct dans toute l'étendue du territoire des Chemins russes en raison de sa grande superficie et proposa plutôt le partage des Compagnies russes en trois groupes dans l'intérieur de chacun desquels on devait organiser le trafic direct. En conséquence, il se forma trois groupes composés le premier des lignes entre Riga

¹ Le ministre des finances a déjà fait usage de cette prérogative contre la Compagnie Selnya-Ivanovo. Celle-ci n'avait pas donné suite à l'invitation de présenter un projet de tarif pour les céréales dans un délai déterminé; le ministre a publié la suppression pour le 1^{er}/13 novembre du tarif antérieur et s'est réservé de faire connaître le nouveau tarif à appliquer. Voir *Zeitung des Vereins*, 1889, p. 850.

et Zarizyn; le deuxième des lignes de Pétersbourg-Moscou-Roslow, Woronesch et Zarizyn; le troisième des lignes Pétersbourg-Moscou-Koursk-Charkow-Asow et Koursk-Kiew-Berditschew-Balta ainsi que Sehmerinka-Wolotschik. Cependant la Grande Compagnie de Chemins de fer russes et les Chemins polonais conservèrent une situation indépendante et des arrangements différents.

Plus tard la grande Compagnie des Chemins de fer russes adhéra à la formation en groupes et à notre époque, il n'y a plus que les Chemins polonais et quelques lignes sans importance en dehors des trois groupes qui ont été désignés. Quelques Chemins de fer appartiennent à plusieurs groupes, un certain nombre appartiennent aux trois; ces groupes sont actuellement divisés de telle sorte que le premier comprend les lignes qui assurent le trafic au-dessus de Riga, le deuxième les lignes qui exploitent le trafic de Pétersbourg, Moscou et le Volga, le troisième les ports de la Mer Noire et le territoire où s'étend leur trafic.

Les groupes dans leurs conférences périodiques s'occupent de l'organisation pratique du trafic et des tarifs directs dans l'étendue de leur domaine; les conférences générales également périodiques et qui se réunissent d'après les règles posées en 1870 pour leur organisation ont plutôt le caractère d'une assemblée consultative dans laquelle il a été stipulé que l'unanimité des voix pouvait seule donner force d'exécution aux décisions.

Leur efficacité était par suite peu étendue jusqu'à ce qu'après la confection d'un règlement général pour les Chemins russes, en date du 12 juin 1885, l'activité de ces conférences eût été rendue plus fructueuse. Pour l'application de ce règlement les conférences générales conclurent d'abord un accord général pour le trafic direct entre les Chemins russes en date de 1887 et pour l'usage réciproque des wagons de marchandises en date de 1889. En 1888 et 1889, on établit de plus dans les conférences générales des tarifs communs pour le transport des céréales sur l'ensemble des Chemins russes et il doit de même résulter dans l'avenir, des conférences générales, l'établissement sous la direction du département des Chemins de fer au ministère des finances de tarifs pour les principaux articles du trafic, lin, chanvre, bois, pétrole et de tarifs pour les ports de mer.

D'après la nouvelle organisation des conférences générales en date de août 1889, leur but est d'étudier à titre consultatif les questions intéressant l'exploitation des Chemins de fer russes, et de préparer les prescriptions et les conventions générales. Les membres des conférences générales sont des représentants de tous les Chemins d'Etat et privés, du ministère des voies et communications et des finances et d'autres administrations intéressées, ainsi que les présidents de groupes. Les décisions, sauf le cas d'obligations nouvelles imposées ou d'obligations existantes étendues pour lesquelles il faut le

consentement des intéressés, sont prises à la majorité chaque Chemin privé ayant droit à une voix tandis que les chemins d'État ont une voix par mille verstes. Les conférences générales tiennent leur session ordinaire annuelle en novembre, les sessions extraordinaires suivant proposition du ministère des voies et communications et des finances ou du comité permanent des conférences générales, ou de onze administrations de Chemins de fer intéressées. Le comité permanent se compose des représentants des Chemins privés dans le conseil des Chemins de fer et le conseil des tarifs, lesquels ont été choisis par la conférence générale parmi ses membres, des présidents de groupes et du chargé d'affaires de la conférence générale. Ce dernier est choisi pour trois ans et s'occupe avec un chancelier qui lui est adjoint de la conduite des affaires de la conférence générale, tandis que le comité permanent prépare et étudie les propositions à soumettre à la conférence. La conférence elle-même délibère sous la présidence d'un président de son choix.

Grâce à cette nouvelle organisation étendant l'efficacité d'action des conférences générales notamment pour les questions de tarifs, l'influence des groupes a été sensiblement limitée; cependant ceux-ci continuent à poser les principes du trafic direct à l'intérieur des limites de leur territoire et déploient de temps en temps une grande activité pour remplir les conditions des accords généraux conclus dans les conférences générales.

109. Les tarifs des Chemins de fer russes.

I. — Pour les marchandises il existe une certaine unité en raison de ce que les taxes maxima indiquées au § 104, pour la grande Compagnie de Chemins de fer russes sont valables pour toutes les Compagnies et sont souvent celles que l'on applique. C'est ainsi qu'en général, en grande vitesse, on perçoit jusqu'à 3 puds $\frac{1}{3}$ copeck par pud et par verste, au-dessus de 3 puds $\frac{1}{6}$ de copeck par pud et par verste. — En outre on perçoit en grande vitesse un impôt d'État de 25 p. 100 sur le prix de la taxe de transport.

Pour la petite vitesse il existe une classification normale d'après laquelle toutes les marchandises sont rangées en 129 groupes. Elle est valable pour tous les Chemins russes et a été adoptée par la conférence générale des Compagnies en 1882.

Il existe de par les concessions trois classes normales :

| | | |
|----------------------------------|------|---------------------------------|
| 1 ^{re} classe | 1/12 | } copeck par pud et par verste. |
| 2 ^e classe | 1/18 | |
| 3 ^e classe | 1/24 | |

Pour ces classes, on fait les réductions suivantes :

| | |
|----------------------|-----------|
| de 201 à 500 verstes | 10 p. 100 |
| 501 à 1000 — | 15 p. 100 |
| 1001 et au-dessus | 20 p. 100 |

la taxe pour une plus grande distance ne pouvant être inférieure cependant à celle d'une distance moindre.

Les trois classes normales et les conditions ci-dessus sont acceptées par toutes les Compagnies russes. Enfin, elles ont également toutes admis que pour chaque groupe particulier de marchandises, était applicable une des taxes des trois classes normales comme maximum et cela sans différence entre le détail et les wagons complets.

Pour le reste, la tarification de chacune des Compagnies est différente de celle des autres et il peut être appliqué même pour le détail des taxes inférieures aux taxes normales. Par exemple, la Compagnie du Sud-Ouest, une des plus importantes et des plus puissantes des Compagnies russes, qui s'étend d'Odessa à la frontière prussienne du nord, a organisé son tarif de la façon suivante, indépendamment des trois classes normales indiquées ci-dessus :

Il y a d'autres classes générales :

| | | | |
|-------------------|------|---|-------------------------------|
| Classe 4. | 1/30 | } | copeck par pud et par verste. |
| Classe 5. | 1/45 | | |
| Classe 6. | 1/65 | | |

Il existe des abaissements pour la classe 4 de :

| | |
|-----------|--|
| 15 p. 100 | pour les distances de 300 à 400 verstes. |
| 25 p. 100 | — — 400 à 500 — |

De 501 à 563 verstes on paie comme pour 500 verstes, et, à partir de 564 verstes, on applique la classe 5 ; pour les classes 5 et 6, il n'existe pas d'abaissement. Les 129 groupes de la nomenclature normale sont partagés entre ces six classes qui sont toutes employées également pour le détail. Il y a encore fréquemment une taxe réduite pour les chargements, de 10,000 kilogrammes ; cependant elle manque pour beaucoup d'articles et de groupes des premières classes, de sorte que dans ce cas le wagon complet paie exclusivement comme le détail. — Fréquemment aussi tous les articles d'un groupe ne sont pas rangés dans la même classe et appartiennent à des classes très différentes. En dehors de cette classification régulière, il y a encore des tarifs exceptionnels applicables au détail et aux marchandises par wagons complets de 610 puds, 305 puds ou autres quantités.

Les tarifs exceptionnels sont tantôt des prix de gare à gare, tantôt des tarifs à la distance, et cela soit d'une façon générale, soit pour les relations avec un port, une station frontière ou une station de l'intérieur. Ces tarifs à la distance sont des tarifs différentiels à échelle décroissante et on applique pour les différentes distances, différentes classes du tarif ou différentes bases abso-

lument indépendantes des classes. Par exemple, le bois à brûler, par wagons, de 10,000 kilogrammes, paie sur le Chemin du Sud-Ouest :

| | |
|------------------------------|--|
| De 40 à 50 verstes . . . | 1,67 copeck par pud pour la distance totale. |
| De 51 à 120 — . . . | 4 ^e classe. |
| De 121 à 180 — . . . | 4 copecks par pud pour la distance totale. |
| De 181 verstes et au-dessus. | 5 ^e classe. |

Le bois à brûler pour le trafic avec la station de Gnivan paie :

| | |
|---------------------------|---------------------------------------|
| De 20 à 157 verstes . . . | 1/40 copeck par pud et par verste. |
| De 158 à 197 — . . . | 3,94 copecks pour la distance totale. |
| Au delà de 197 — . . . | 1/30 — par pud et par verste. |

Il y a aussi des cas dans lesquels une taxe constante est appliquée pour tout excédent de distance. C'est ainsi que le poisson, sans limite de poids, paie d'Odessa à Kiew :

| | |
|----------------------------|---|
| De 200 à 296 verstes . . . | 11,11 cop. par pud pour la distance totale. |
| De 297 à 564 — . . . | 3 ^e classe. |
| Au delà de 564 — . . . | 20 copecks par pud. |

Enfin, les matières dangereuses sont taxées à raison de 1/6 copeck par pud et par verste.

Ce qu'on appelle en Allemagne *Expeditionsgebühr* (frais de gare), est représenté en Russie en dehors de la taxe de transport par des frais accessoires qui sont fixés d'une façon uniforme par des décisions ministérielles pour tous les Chemins de fer. Il est perçu :

| | |
|---|----------------------------|
| a). Pour le chargement et le déchargement de la grande et la petite vitesse en général. | 1 copeck par pud. |
| Pour la petite vitesse transportée aux tarifs exceptionnels, par wagons complets. | 4 roubles par wagon. |
| Pour les chargements en vrac de bois et matériaux de construction à l'état brut. | 3 roub. 50 cop. par wagon. |
| Pour les équipages. | 50 copecks par pud. |
| Pour les voitures de campagne et les traîneaux | 3/4 de copeck par pud. |
| Pour les barques | 30 copecks par pièce. |
| Pour le gros bétail. | 15 copecks par tête. |
| Pour le petit bétail. | 5 copecks |

Pour les agneaux, les cochons de lait et les volailles domestiques vivantes en corbeilles, caisses, etc. 3/4 de copeck par tête.

Pour les oies, et en général pour les volailles domestiques :

En wagons à 1 plancher 2 roubles par wagon.
 — 2 — 4 — —

b). Frais de gare au départ et à l'arrivée pour certaines marchandises qui peuvent être chargées ou déchargées par les expéditeurs eux-mêmes 0,4 copeck par pud. de capacité du wagon.

c). Pour la transmission des marchandises d'une Compagnie à une autre et par chaque transmission pour les deux Compagnies. 0,1 copeck par pud.

II. — Tarifs pour le matériel roulant les cercueils et les animaux :

Les équipages remis démontés comme grande vitesse paient 1/6 de copeck.
 Comme petite vitesse la 1^{re} classe.

Non démontés ils paient :

| | GRANDE VITESSE | PETITE VITESSE |
|--|----------------|------------------------|
| En cas d'utilisation de plus de la moitié d'un wagon. | 16 cop. | 8 cop. |
| En cas d'utilisation de la moitié ou moins..... | 12 — | 6 — |
| Les voitures de campagne et traîneaux de campagne par pud et par verste..... | 1/6 — | 1 ^{re} classe |

Les cercueils paient 20 copecks par wagon et par verste sans distinction de transport en grande ou en petite vitesse.

On perçoit pour le transport des animaux :

A. — POUR LES ENVOIS DE DÉTAIL

| | GRANDE vitesse | PETITE vitesse |
|---|-------------------|-------------------|
| Chevaux, mulets, ânes et poulains hauts de 1 1/4 arschin.) | 6 cop. | 3 cop. |
| Pour les bêtes à cornes (bœufs, vaches, taureaux, etc.)) | 3 — | 1 1/2 |
| Pour les poulains de moins de 1 1/4 arschin et les veaux) | 2 — | 1 — |
| Les moutons, les brebis, les agneaux et les chèvres.....) | 1 — | 1/2 |
| Les porcs gros et petits : | | |
| a). Jusqu'à 100 verstes.....) | 2 — | 1 — |
| b). Au-dessus de 100 verstes sans que la taxe puisse être) | 1 1/2 | 3/4 |
| inférieure à celle de 100 verstes.....) | | |
| Le petit bétail : petits agneaux.....) | | |
| — cochons de lait, etc.....) | 1/3 | |
| Les petits veaux, etc., en corbeilles, cages ou sacs d'un) | | |
| poids de plus de 3 puds.....) | 1/6 | |
| Les volailles vivantes : poules, oies, canards, coqs) | | |
| d'Inde, etc., en paniers ou cages, chaque colis ne) | 1/3 | |
| pesant pas 3 puds y compris l'emballage.....) | | |
| Pour des colis de plus de 3 puds.....) | 1/6 | |

B. — ENVOIS PAR WAGONS COMPLETS

Pour les envois des animaux désignés, sauf les porcs et les volailles, par wagons complets, on réduit les taxes ci-dessus indiquées de 10 p. 100, mais on ne peut charger dans chaque wagon, au maxima, que le nombre d'animaux qui y ont une place suffisante en observant à ce sujet les prescriptions édictées par le gouvernement.

1. — Pour un wagon ordinaire on décompte :

- a). Bêtes à cornes, un nombre laissé à l'appréciation de l'expéditeur avec cette condition cependant que la responsabilité d'un chargement d'animaux en nombre plus grand que cela est possible sans inconvénients pour eux reste à la charge de cet expéditeur. Cependant la bonification de 10 p. 100 ci-dessus fixée n'est appliquée aux envois de bêtes à cornes que sous la condition d'un chargement de 9 têtes ou plus dans un wagon.
- b). Chevaux au moins 6, au plus 8.
- c). Poulains et gros veaux — 18, — 24.
- d). Petits veaux. — 32, — 35.
- e). Brebis et moutons. — 35, — 60.
- f). Porcs, gros et petits — „, — 50.

2. — En wagons à deux planchers :

g). Brebis et moutons :

Par wagon de capacité de :

| | |
|-------------------|---------------------------------------|
| 610 puds. | pas moins de 120, et pas plus de 130. |
| 750 — | — 210, — 220. |

h). Porcs.

Pour les expéditions de porcs gros et petits, par trains de marchandises, on perçoit :

Par chargement d'au moins 35 têtes par plancher :

| | |
|--|--|
| Pour une distance jusqu'à 100 verstes. | 24 cop. par wagon et par verste. |
| — de 100 à 133 — | 24 roubles par wagon pour la distance totale |
| — Au-dessus de 133 — | 18 cop. par wagon et par verste. |

Par chargement d'au moins 70 têtes pour deux planchers :

| | |
|--|--|
| Pour une distance jusqu'à 100 verstes. | 38 1/2 cop. par wag. et par verste. |
| — de 100 à 133 — | 38 roub. 40 cop. pour le parcours total. |
| — Au-dessus de 133 — | 29 cop. par wagon et par verste. |

Par chargement de 50 têtes par plancher :

| | |
|--|--|
| Pour une distance jusqu'à 100 verstes. | 31 cop. par wagon et par verste. |
| — de 100 à 133 — | 31 roubles par wagon pour toute la distance. |
| — Au-dessus de 133 — | 23 1/2 cop. par wag. et par verste. |

Par chargement de 100 têtes en deux étages :

| | |
|--|--|
| Pour une distance jusqu'à 100 verstes. | 50 cop. par wag. et par verste. |
| — de 100 à 133 — | 50 roub. pour la distance totale. |
| — Au-dessus de 133 — | 37 1/2 copecks par wagons et par verste. |

Pour le transport des porcs par wagons complets en grande vitesse, on double la taxe. La taxe pour les animaux en détail ne peut dépasser celle des wagons complets. Pour les envois de bêtes à cornes, porcs, brebis et moutons par wagons complets en trains de marchandises il existe aussi des tarifs spéciaux. Les oies et volailles, en général, envoyées par wagons complets et par trains de marchandises sont transportées aux taxes ci-après :

| | | |
|---------------------------------|---------|-------------------------------|
| Par wagon à 1 plancher. | 16 cop. | } par wagon et par verste. |
| — 2 — | 24 — | |
| — 3 — | 28 — | |
| — 4 — | 32 — | |

Pour le transport des oies et volailles domestiques de toute nature par wagons complets en grande vitesse, on perçoit le double de la taxe précédente.

La taxe pour les animaux dangereux est de :

40 copecks en grande vitesse et 20 copecks en petite vitesse par wagon et par verste.

Pour le transport des animaux de toute nature en grande vitesse il est, en outre, de la taxe ci-dessus perçu un impôt de 25 p. 100 du montant total.

III. — Pour le trafic voyageurs, il existe, en général, trois et quelquefois quatre classes. Les trains express ne contiennent d'habitude que des voitures 1^{re} et 2^e classes. Les prix de transport sont ceux des actes de concession : 3 copecks pour la première classe, 2 1/4 copecks pour la deuxième, et 1 1/4 copeck pour la troisième classe ; en train express il est sur différentes lignes perçu une surtaxe. En outre, il existe un impôt de 25 p. 100 pour la 1^{re} et la 2^e classes et de 15 p. 100 pour la troisième sur le prix total de transport. Il n'y a pas de billets d'aller et retour, ni de billets circulaires ; mais il est délivré avec réduction de 25 à 40 p. 100 des cartes d'abonnement pour l'été, avec une durée de validité d'au moins un mois, et 30 coupons d'aller et retour pour des distances de 100 verstes au moins. Les enfants au-dessous de cinq ans qui n'occupent pas de place spéciale sont transportés gratuitement, ceux de cinq à dix ans paient moitié place. On accorde une franchise de 1 pud par billet, et de 1/2 pud pour un billet d'enfant.

INDEX DES OUVRAGES CONSULTÉS

- Ambrozovics. *Der gemeinwirtschaftliche Nutzen der Eisenbahnen und dessen Berechnung (L'utilité des Chemins de fer au point de vue de l'économie publique et son évaluation)*. Vienne, Spielhagen et Schurich, 1888.
- Annalen des deutschen Reichs für Gesetzgebung, Verwaltung und Statistik (Annales législatives, administratives et statistiques de l'empire allemand)*, publiées par Hirth, Leipzig.
- Archiv für Eisenbahnwesen (Archives des Chemins de fer)*, publiées par le ministère des travaux publics, Berlin.
- Aucoc. *Les tarifs de Chemins de fer et l'autorité de l'Etat*, Dunod, Paris, 1880.
- Baum. *Les systèmes de tarifs de Chemins de fer en Allemagne et en Autriche-Hongrie*, Lille, 1878.
- Beiträge zur Beurtheilung der Frage der Differentialtarife für den Transport ausländischer Erzeugnisse auf den deutschen Eisenbahnen (Documents pour le jugement de la question des tarifs différentiels pour le transport des produits étrangers sur les Chemins de fer allemands)*, publiés par l'Union des Chemins de fer privés dans l'empire allemand, Berlin, 1879.
- Bergmann. *Die Enquête über ein einheitliches Tarifsystem auf den deutschen Eisenbahnen (L'enquête sur un système de tarifs uniforme pour les Chemins de fer allemands)*. Strasbourg, 1875.
- Du même. *Die Eisenbahntarifffrage im deutschen Reiche (La question des tarifs de Chemins de fer dans l'empire allemand)*. Strasbourg, 1880.
- Berichte über die Ergebnisse des Betriebs der für Rechnung des preussischen Staates verwalteten Eisenbahnen (Rapports sur les résultats de l'exploitation des Chemins de fer administrés pour le compte de l'Etat prussien)*.
- Bilinski v. *Die Eisenbahntarife (Des tarifs de Chemins de fer)*. Vienne, 1875.
- Bulletin du ministère des travaux publics*, Paris.
- Centralblatt der Bauverwaltung (Bulletin officiel de l'administration des travaux)* publié par le ministère des travaux publics, Berlin.
- Centralblatt für Eisenbahnen und Dampfschiffahrt der österreichisch-ungarischen Monarchie (Bulletin des Chemins de fer et de la navigation à vapeur de la monarchie austro-hongroise)*. Vienne.
- Cohn. *Untersuchungen über die englische Eisenbahnpolitik (Recherches sur le régime des Chemins de fer anglais)*, 2 vol., Leipzig, 1874 et 1875; *Die englische Eisenbahnpolitik der letzten zehn Jahre (1873-1883) (Le régime des Chemins de fer anglais pendant les dix dernières années)*, Leipzig, 1883.
- Du même. *Volkswirtschaftliche Aufsätze (Thèses sur l'économie sociale)*. Stuttgart, 1882.
- Das Gütertarifwesen der schweizerischen Eisenbahnen (Les tarifs de marchandises des Chemins de fer suisses)*. Rapport du chef-lieu Zurich de l'association commerciale et industrielle suisse, Zurich, 1884.

- Denkschrift, betreffend die bisherigen Erfolge der im Laufe des Jahres 1880 eingetretenen Erweiterung und Konsolidierung des Staatseisenbahnbesitzes (Mémoire sur les résultats obtenus par la consolidation et l'extension en 1880 de la prise de possession des Chemins de fer par l'Etat).* Berlin, 1880.
- Denkschrift die Erhöhung der Eisenbahngütertarife betr. (Mémoire sur l'élévation des tarifs de marchandises),* rédigé sur l'ordre du chancelier de l'Empire, dans l'Office impérial des Chemins de fer. Berlin, 1874.
- Der Gesetzenwurf, betr. das Gütertarifwesen der deutschen Eisenbahnen, beurteilt von dem Verein der Privateisenbahnen im deutschen Reiche (Le projet de loi sur les tarifs de marchandises des Chemins de fer allemands, jugé par l'Union des Chemins de fer privés dans l'empire allemand).* Berlin, 1880.
- Der einheitliche deutsche Gütertarif, eine Fachstudie über das Tarifwesen der deutschen Eisenbahnen (Le tarif de marchandises allemand uniforme, étude spéciale de la tarification des Chemins de fer allemands).* Berlin, 1879.
- Deutscher Economist (L'Economiste allemand).* Journal hebdomadaire du commerce, de l'industrie, de l'agriculture et des intérêts publics. Berlin.
- Deutscher Reichs und preussischer Staats Anzeiger (Moniteur de l'empire allemand et de l'Etat prussien).* Berlin.
- Die gegenwärtige Lage der Eisenbahnfrage in Deutschland, Frankreich und der Schweiz, und die Eisenbahnreformpläne des deutschen Reichskanzlers, von einem Fachmann (La situation actuelle de la question des Chemins de fer en Allemagne, en France et en Suisse, et les plans de réforme des Chemins de fer du chancelier de l'empire allemand, par un spécialiste).* Strasbourg, 1879.
- Die Entwicklung des Gütertarifwesens der deutschen Eisenbahnen (Le développement de la tarification des marchandises sur les Chemins de fer allemands),* publié par l'Union des Chemins de fer privés dans l'empire allemand. Berlin, 1879.
- Die Eisenbahntarifreformenquête von 1875 (L'enquête de 1875 sur la réforme des tarifs de Chemins de fer).* Rapport de la commission d'enquête sur la réforme des tarifs de Chemins de fer et comptes rendus sténographiques de l'audition des experts.
- Die Gütertarife der Eisenbahnen von einem Fachmann (Les tarifs de marchandises des Chemins de fer par un spécialiste).* Berlin, 1879.
- Eisenbahntarifsenquête 1882-1883 (Enquête sur les tarifs de Chemins de fer),* faite par le ministère du commerce autrichien, 2 parties, Vienne, 1883.
- Engel, *Eisenbahnreform (Réforme des Chemins de fer).* Berlin, 1888.
- Foville (de). *La transformation des moyens de transport et ses conséquences économiques et sociales.* Paris, 1880.
- Franqueville (de). *Du régime des travaux publics en Angleterre.* Paris, librairie Hachette, 1875.
- Garke. *Comparative Berechnungen der Kosten der Personen und Gütertransporte auf Eisenbahnen (Calculs comparatifs des frais de transport des voyageurs et des marchandises sur les Chemins de fer).* Berlin, 1859.
- Gehe. *Die Tarifwirtschaft der deutschen Eisenbahnen und die volkswirtschaftlichen Aufgaben der Eisenbahngesetzgebung (La tarification des Chemins de fer allemands et les problèmes économiques et sociaux de la législation des Chemins de fer).* Berlin, 1875.
- Du même. *Rückblicke und Vorblicke im Kampfe gegen Eisenbahnwillkür (Coup d'œil en arrière et en avant sur la lutte contre l'arbitraire des Chemins de fer).* Berlin, 1875.

- Geschichte des mitteleuropäischen Eisenbahnverbandes in den Jahren 1853 und 1854 (Historique de l'Union des Chemins de fer de l'Allemagne centrale pendant les années 1853 et 1854)*. Erfurt, 1857.
- Grierson. *Railway rates, english and foreign (Taxes de Chemins de fer anglaises et étrangères)*. Londres, 1886.
- Hertzka. *Das Personenporto (La taxe des voyageurs)*. Vienne, 1885.
- Hoch. *Der Petersburger Seekanal und seine Exploitation (Le canal maritime de Saint-Petersbourg et son exploitation)*. Saint-Petersbourg, 1884.
- Du même. *Erster Versuch einer Lösung der Eisenbahntariffrage in Russland (Premier essai de la solution de la question des tarifs de Chemins de fer en Russie)*. Saint-Petersbourg, 1885.
- Hürlimann. *Die eidgenössische Eisenbahngesetzgebung (Législation fédérale des Chemins de fer)*. Zurich. Orell Füssli et Cie, 1887.
- Jahrbuch für Gesetzgebung, Verwaltung und Volkswirtschaft im deutschen Reich (Annuaire législatif, administratif et économique de l'empire allemand)*, publié par G. Schmoller, Leipzig.
- Jahresberichte über die Verwaltung der westlichen Staatsbahnen, bezw. österreichischen Staatseisenbahnen (Rapports annuels sur l'administration des Chemins de fer de l'Etat occidentaux ou autrichiens)*. Vienne.
- Jeans. *Railway problems (Problèmes des Chemins de fer)*. Londres, Longmans Green et Cie, 1887.
- Jonas. *Ueber die Stellung der Preise für die Leistungen der Eisenbahnen (Sur la fixation des prix pour les opérations des Chemins de fer)*. Berlin, 1874.
- Journal des Chemins de fer*, Paris.
- Koch. *Deutschlands Eisenbahnen (Chemins de fer de l'Allemagne)*. Marburg et Leipzig, 1860.
- Kroenig. *Die Differentialtarife der Eisenbahnen, ihre Entwicklung, Bedeutung und Berechtigung (Les tarifs différentiels des Chemins de fer, leur développement, leur signification et leur justification)*. Berlin, 1877.
- Kreiss-Grünwehr. *Ein Beitrag zur Eisenbahnreformfrage (Un document pour la question de la réforme des Chemins de fer)*, Königsberg, 1876.
- Lange v. Burgenkron. *Das Tarifwesen der österreichischen Privateisenbahnen (La tarification des Chemins de fer privés autrichiens)*. Vienne, 1882.
- Launhardt. *Theorie des Trassirens (Théorie du tracé)*. Hanovre, Schmorl et von Seefeld, 1887.
- Lehmann. *Erläuterungen zum deutschen Eisenbahngütertarife (Commentaires du tarif allemand pour les marchandises) et Supplément*. Wiesbaden, Bergmann, 1888 et 1889.
- Lehr. *Eisenbahntarifwesen und Eisenbahnmonopol (Tarification et monopole des Chemins de fer)*. Berlin, 1879.
- Leyen (v. d.). *Die nordamerikanischen Eisenbahnen in ihren wirtschaftlichen und politischen Beziehungen (Les Chemins de fer de l'Amérique du Nord au point de vue économique et politique)*. Leipzig, 1885.
- Loisel. *Annuaire spécial des Chemins de fer*. Bruxelles et Paris, 1867, 1869 et 1871.
- Memorial der schweizerischen Reformtarifbahnen an den Vorort des schweizerischen Handels und Industrievereins, betreffend die Gütertarife der Eisenbahnen (Mémoire des lignes à tarif de réforme au comité de l'association commerciale et industrielle suisse, concernant les tarifs de marchandises des Chemins de fer)*. Zurich, 1883.

- Michaelis. *Volkswirtschaftliche Schriften (Ecrits sur l'économie sociale)*. Berlin, 1873.
- Mulvany. *Deutschlands Eisenbahntariffage (La question des tarifs de Chemins de fer en Allemagne)*. Dusseldorf, 1874.
- Nasse. *Zur Frage der Tarifierhöhung auf den preussischen Eisenbahnen (Pour l'étude de la question de l'élévation des tarifs sur les Chemins de fer prussiens)*. Iéna, 1875.
- Nørdling v. *Eisenbankonkurrenz und Eisenbahnfusionen in England (Concurrence et fusions des Chemins de fer en Angleterre)*. Vienne, 1875.
- Du même. *Die Selbstkosten des Eisenbahntransports und die Wasserstrassenfrage in Frankreich, Preussen und Oesterreich (Le prix de revient des transports par Chemins de fer et la question des voies navigables en France, en Prusse et en Autriche)*. Vienne, 1884.
- Norddeutsche allgemeine Zeitung (Journal universel de l'Allemagne du Nord)*. Berlin.
- Obermayer. *Ueber Tarifverbände und Eisenbahnkartelle (Des Unions de tarifs et des cartels de Chemins de fer)*. Vienne, 1879.
- Oesterreichische Eisenbahnzeitung (Journal autrichien des Chemins de fer)*. Vienne.
- Perrot. *Die Eisenbahnreform (La réforme des Chemins de fer)*. Rostock.
- Du même. *Die Anwendung des Penny-Portosystems auf den Eisenbahntarif und das Paketporto (L'application du système du port des lettres à un penny aux tarifs des Chemins de fer et au transport des paquets)*. Rostock, 1872.
- Du même. *Die Differentialtarife der Eisenbahnen (Les tarifs différentiels des Chemins de fer)*. Rostock, 1874.
- Picard. *Lés Chemins de fer français*. 6 vol. Paris, Rothschild, 1884 et 1885.
- Du même. *Traité des Chemins de fer*. 4 vol. Paris, Rothschild, 1886 et 1887.
- Railroad Gazette (Gazette des Chemins de fer)*. New-York.
- Rank. *Die Tarifkartelle der österreichisch-ungarischen Eisenbahnen (Les cartels de tarifs des Chemins de fer austro-hongrois)*. Vienne, 1886.
- Reitzenstein. *Die Gütertarife der Eisenbahnen, insbesondere das Gewichts und Wagenraumtarifsystem (Les tarifs de marchandises des Chemins de fer, en particulier les systèmes de tarifs au poids et à la capacité du wagon)*. Berlin, 1874.
- Du même. *Ueber einige Verwaltungseinrichtungen und das Tarifwesen auf den Eisenbahnen Englands (De quelques points de l'organisation administrative et de la tarification des Chemins de fer anglais)*. Berlin, 1876.
- Revue générale des Chemins de fer*. Paris.
- Richter. *Das Transportunwesen auf den Eisenbahnen in Deutschland (Les abus dans les transports sur les Chemins de fer en Allemagne)*. Francfort s. M., 1872.
- Rœll. *Oesterreichische Eisenbahngesetze (Lois autrichiennes sur les Chemins de fer)*. Vienne, 1885.
- Roscher. *System der Volkswirtschaft (Système de l'économie sociale)*. 3 vol. Stuttgart 1882.
- Saarossy-Kapeller v. *Die zehnjährige Thätigkeit der Königl. ungarischen Staatseisenbahnen auf dem Gebiet der Volkswirtschaft (L'activité décennale des Chemins de fer royaux hongrois dans le domaine de l'économie sociale)*. Budapest, 1885.
- Samuelson. *Report on the railway goods tariffs of Germany, Belgium and Holland compared with those of this country (Rapport sur les tarifs de marchandises en Allemagne, en Belgique et en Hollande comparés aux tarifs des Chemins de fer anglais)*. Birmingham, 1885.
- Sax. *Die Verkehrsmittel in Volks und Staatswirtschaft (Les moyens de communication au point de vue de l'économie sociale et politique)*. 2 vol. Vienne, 1878.

- Schæffle. *Das gesellschaftliche System der menschlichen Wirthschaft (Le système social de l'économie humaine)*. Tübingen, 1873.
- Scheffler. *Transportkosten und der Tarif der Eisenbahnen (Prix de transport et tarifs des Chemins de fer)*. Wiesbaden, 1860.
- Du même. *Statistische Beiträge zur Eisenbahntarifffrage (Documents statistiques pour l'étude de la question des tarifs de Chemins de fer)*. Brunswick, 1873.
- Schœnberg. *Handbuch der politischen Oekonomie (Manuel d'économie politique)*. 3 vol. Tübingen, 1885-86.
- Schreiber. *Das Tarifwesen der Eisenbahnen (Les tarifs des Chemins de fer)*. Vienne, Hartleben, 1887.
- Du même. *Die Eisenbahnen als öffentliche Verkehrseinrichtungen (Les Chemins de fer comme institutions publiques de transport)*. Vienne, Hartleben, 1887.
- Scholtz. *Die preussischen Eisenbahnen in Rücksicht auf das Tarifwesen (Les Chemins de fer prussiens considérés au point de vue de la tarification)*. Ratibor.
- Schühler. *Ueber Selbstkosten und Tarifbildung der deutschen Eisenbahnen (Du prix de revient et de la formation des tarifs sur les Chemins de fer allemands)*. Stuttgart, 1879.
- Schüller. *Die natürliche Höhe der Eisenbahntarife (Le taux naturel des tarifs de Chemins de fer)*. Vienne, 1872.
- Schwabe. *Ueber die englischen Eisenbahnen (Des Chemins de fer anglais)*. Berlin, 1871.
- Seligman. *Railway tariffs and the interstate commerce law (Les tarifs de Chemins de fer et la loi du commerce entre les Etats)*. Boston, Gœnn et Cie, 1887.
- Statistik der europäischen Eisenbahnen für das Jahr 1882, nebst deren Hauptergebnissen im Jahre 1883 (Statistique des Chemins de fer européens pour 1882, avec leurs principaux résultats pour 1883)*. Vienne, 1885.
- Statistik der im Betriebe befindlichen Eisenbahnen Deutschlands (Statistique des Chemins de fer allemands en exploitation)*, établie par l'Office impérial des Chemins de fer.
- Statistische Nachrichten von den Eisenbahnen des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen (Données statistiques des Chemins de fer de l'Union des administrations de Chemins de fer allemands)*.
- Statistische Nachrichten von den preussischen Eisenbahnen (Données statistiques des Chemins de fer prussiens)*, établies par le bureau technique des Chemins de fer au ministère.
- Stein v. *Handbuch der Verwaltungslehre (Manuel de la science de l'administration)*. Stuttgart, 1876.
- Stenographische Berichte über die Verhandlungen des preuss. Abgeordnetenhauses (Comptes rendus sténographiques des débats de la Chambre des députés prussienne)*.
- Systematische Zusammenstellung der am Schlusse des Monats Juli 1859 gültigen Beschlüsse des rheinisch-thüringischen Eisenbahnverbandes (Recueil systématique des décisions de l'Union des Chemins de fer rhénans-thuringiens en vigueur à la fin du mois de juillet 1859)*. Cassel, 1859.
- Tariferhöhung oder Reichseisenbahnen? (Élévation des tarifs ou Chemins de fer de l'Empire?)* par un spécialiste. Berlin, 1876.
- Verhandlungen und Beschlüsse der ständigen Tarifkommission der deutschen Eisenbahnen und des Ausschusses der Verkehrsinteressenten über Änderungen des deutschen Gütertarifschemas (Débats et décisions de la commission permanente des tarifs*

des Chemins de fer et de la délégation des cointéressés aux transports, relativement aux modifications du schéma des tarifs allemands pour les marchandises). Berlin, 1880.

Vierteljahrschrift für Volkswirtschaft und Kulturgeschichte (Revue trimestrielle, économique et sociale).

Wagner. *Allgemeine oder theoretische Volkswirtschaftslehre, I. Teil, Grundlegung (Cours général ou théorique d'économie sociale, 1^{re} partie, données fondamentales)*. Leipzig et Heidelberg, 1876.

Du même. *Finanzwissenschaft (Science financière), 1^{re} partie*, Leipzig et Heidelberg, 1877 et 1883.

Waring, *State purchase of railways (Rachat des Chemins de fer par l'Etat)*. Londres, Chapman et Hall, 1887.

Wehrmann. *Reisestudien über Anlagen und Einrichtungen der englischen Eisenbahnen (Etudes de voyage sur les installations et l'organisation des Chemins de fer anglais)*. Elberfeld, 1877.

Weizmann. *Die Eisenbahn als öffentliche Strasse (Le Chemin de fer considéré comme voie publique)*. Berlin, 1875.

Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltung (Journal de l'Union des Chemins de fer allemands).

INDEX ALPHABÉTIQUE

Administration.

- Principes d'administration, p. 15-20 ;
- Principe de la gratuité, 15-16 ;
- des droits fiscaux, 16 ;
- de l'économie privée, 16.

Approbation (homologation) des tarifs,

- 104-105.
- en Prusse, 167-183 ; en Bavière, 184-185 ; en Saxe, 185 ; en Bade, 186 ; en Hesse, 186 ; en Wurtemberg, 186 ; en Alsace-Lorraine, 186.
- en Autriche, 310, 314.
- en Suisse, 348.
- en Italie, 370.
- en France, 402-406.
- en Belgique, 450-451.
- en Hollande, 476.
- en Angleterre, 495, 498-499.
- en Russie, 517, 524-525, 531-534.

Arrêtés du gouvernement ou du ministère concernant les tarifs.

- en Prusse, 178-183 ; en Allemagne, du Bundesrath, 189, 223-224, 230 ; du Reichseisenbahnamt, 193-194.
- en Autriche-Hongrie, 331-332.
- en Suisse, 348-351, 354-356, 358.
- en France, 404-406.
- en Russie, 530-535.

Barème, p. 24, 29.

- uniforme, 124 ; voir aussi *tarif*.

Bagages, enregistrement direct, 34 ; voir tarifs des bagages.

Billets, voir tarifs des voyageurs, directs, 29, 34.

Bonifications (remises secrètes, ristournes, refactions et tarifs de rabais), 78-80, 84-85.

- en Prusse, 168.
- en Autriche, 312, 329-330.
- en Suisse, 349.
- en Italie, 368.
- en France, 406-407.
- en Hollande, 476.
- en Angleterre, 510.
- en Russie, 521.

Cahier des charges, voir concessions.

Capital d'établissement, 19-20 ; des chemins de fer russes, 521.

Chemins de fer, caractère économique, 3-8 ; développement en France et en Prusse, 4-5 ; périodes de développement, 18-19 ; de l'Etat et privés, 13, 117-118 ; caractère économique des chemins de fer privés, 13-15 ; d'intérêt général et local (secondaires), 3-5, 18-19, 117 ; utilité directe et indirecte, 135-141.

Classe, de voitures, 27, 61 ; voir aussi tarifs.

*Classification des tarifs, 24 ; uniforme, 82-83 ; à la valeur, 57-63, 80-82 ; appréciation du principe, 99-102 ; difficultés, 87-88, 95-96 ; voir aussi *tarification et tarifs*.*

Clearing-house anglais, 83, 507-511.

Colis de détail (messagerie, 45-48, 59, 144-148.

- en Allemagne, 233, 250-254.
- en Autriche, 319-320.
- en Suisse, 346.
- en France, 412, 432, 433, 444.
- en Belgique, 457.
- en Hollande, 479-481.
- en Angleterre, 509.
- en Russie, 517.

Comité consultatif des chemins de fer, voir conseils de chemins de fer.

Concession, 103.

Concessions des chemins de fer prussiens, 176-178 ; des chemins de fer bavarois, 184 ; saxons, 185 ; wurtembergeois, 186 ; hessois, 186 ; mecklembourgeois, 186.

Prescriptions générales pour les concessions de chemins de fer en Autriche, du 29 décembre 1837 et 18 juin 1838, 305.

Prescriptions concernant les tarifs dans les concessions des chemins de fer suisses, 345-348.

Prescriptions concernant les tarifs dans les cahiers des charges des sociétés d'exploitations italiennes, 367-369.

Prescriptions concernant les tarifs dans

- les cahiers des charges des Compagnies françaises, 406-417.
- Prescriptions concernant les tarifs dans les cahiers des charges belges, 450-451.
- Concessions des Chemins de fer anglais, 488-490.
- Concessions des Chemins de fer russes, 515-518.
- Concurrence*, libre, 7; aux points de jonction, 8-13, 32.
- Conseils de chemins de fer* (de tarifs), 121-123.
- en Prusse, 171-176; dans les autres Etats allemands, 187.
 - en Autriche-Hongrie, 332-334.
 - en France, 417-420.
 - en Italie (comité de tarifs), 365-366.
 - en Russie : conseil de Chemins de fer, 518-519; conseil de tarifs, 525-527; comité de tarifs, 528-229.
- Déclassement*, 61, voir aussi *classification*.
- Décompte direct*, 27-28.
- Bureau de décomptes en Prusse, 260.
- en Autriche-Hongrie, 342.
 - en Angleterre, voir *Clearing-house*.
- Délai*, de transport et d'expédition, 50-51.
- Direction*, unique des chemins de fer, 5-7;
- des transports, 30-33.
- Economie politique*, les différents systèmes, 1-3; voir aussi *Chemins de fer et tarification*.
- Enquêtes de tarifs*.
- en Allemagne : de tarifs différentiels de 1872, 63-65; sur les principes d'un système uniforme d'un tarif pour les marchandises, 189, 196, 215-217, 225-229.
 - en Autriche-Hongrie, 85, 326-327, 329-332.
 - de l'état de New-York, 84.
 - en France, 421.
 - en Hollande, 478-479.
 - en Angleterre, 493.
 - en Russie, 518.
- Entreprise*, privée, 16;
- publique, 13-15, 17-18.
- Expédition*, directe, 27-28.
- Feuille de route*, 27-28.
- Frais accessoires*, 25-27.
- en Allemagne, 243-246.
 - en Autriche, 322-325, 331.
 - en Suisse, 355.
 - en Italie, 384.
 - en France, 403, 414, 441-442.
 - en Belgique, 470-471.
 - en Hollande, 481.
 - en Angleterre, 489, 497, 511.
 - en Russie, 517, 540-541.
- Grande vitesse*, 49, 50-52, 59.
- en Allemagne, 233, 241.
 - en Autriche, 317-319.
 - en Suisse, 346.
- Grande vitesse*, en Italie, 379-380, 397.
- en France : tarif maximum, 408; de l'Est français, 428-433; des autres grandes Compagnies, 444-445.
 - en Belgique, tarif des Chemins de fer de l'Etat belge, 455-457.
 - en Hollande, 479-481.
 - en Russie, 517, 538.
- Groupe* de marchandises, 145, 147-148.
- Itinéraire*, 31; prescription (indication), 33.
- Lois*.
- Loi des prix du trafic (de l'utilisation des masses), 39-42, 52, 56, 101, 103.
- Loi du 4 février 1887 pour les chemins de fer des Etats-Unis de l'Amérique (Interstate commerce Law), 30-31, 106-114.
- Loi prussienne du 3 novembre 1838 relative aux entreprises de Chemins de fer, 165-171.
- Loi prussienne du 1^{er} juin 1882, relative à la constitution d'un conseil supérieur et de conseils provinciaux pour les Chemins de fer, 171-176.
- Loi bavaroise du 20 juin 1855, concernant les Chemins de fer, 184.
- Les prescriptions de la constitution de l'empire allemand, concernant les tarifs de Chemins de fer, 187-188.
- Loi du 27 juin 1873, concernant l'institution du Reichseisenbahnamt allemand, 188.
- Loi autrichienne du 14 septembre 1854, relative aux concessions des chemins de fer, 306-307.
- Lois identiques du 24 décembre 1867 et 27 juin 1878 pour l'Autriche et la Hongrie, 307-308.
- Loi autrichienne du 15 juillet 1877, relative au tarif maximum pour le transport des voyageurs, 308-310.
- Loi suisse du 23 décembre 1872, concernant la construction et l'exploitation des Chemins de fer, 343-344.
- Loi suisse du 20 mars 1875, 343-344.
- Loi italienne du 27 avril 1885, concernant les traités d'affermage, 365-369.
- Loi (ordonnance) française du 15 novembre 1846, 403-404.
- Loi (ordonnance) française du 26 avril 1862, 406.
- Loi française du 20 novembre 1883, 424-426.
- Lois belges du 1^{er} mai 1834 et du 12 avril 1835, 449.
- Loi belge du 1^{er} juillet 1865 et ordonnance royale du 2 septembre 1840, 449.
- Loi belge des Chemins secondaires du 24 juin 1885, 451.
- Loi hollandaise du 9 avril 1875, 476.
- Loi (ordonnance) du 9 juillet 1876 relative à la surveillance des chemins de fer en Hollande, 478.
- Lois anglaises :
- Du 9 août 1844 et 20 août 1883, concernant les parliamentary trains, 490.

- Railway clause consolidation, art du 8 mai 1845, 490.
 Du 10 juillet 1854, 491.
 Du 21 juillet 1873, 491-492.
 Du 10 août 1888 sur le trafic des Chemins de fer et des canaux, 493-507.
 Loi générale russe des Chemins de fer du 12 juin 1885, 519-521.
 Loi (ordonnance) du 11 juin 1886 relative à la présentation des tarifs internationaux, 521-522.
 Loi (ordonnance) du 15 juin 1887, concernant le contrôle des tarifs, 522.
 Loi (ordonnance) du 8 mars 1889, concernant les tarifs des Chemins de fer, 522-530.
 Loi (ordonnance) du 29 août 1889, concernant l'introduction de tarifs sur les chemins privés par le gouvernement, 536.
- Manutention**, 26, 29, 48-49.
 — en Allemagne, 197.
 — en Autriche-Hongrie, 331.
 — en Suisse, 348-349, 355-356.
 — en France, 441-442.
 — en Hollande, 481.
 — en Angleterre, 489, 497, 511.
 — en Russie, 540-541.
- Marchandises encombrantes**, 48, 59, 144.
 — inflammables, 60.
 — en Allemagne, 236-237.
 — en Autriche-Hongrie, 321.
 — en Italie, 391-392.
 — en France, 412, 434.
 — en Belgique, 463.
 — en Hollande, 482.
 — en Russie, 540.
 Vitesse de transport des marchandises, 49-52.
- Monopole** du chemin de fer, 7-8, 12-13.
- Objets de dimensions exceptionnelles**, tarification, 59-60.
 — en Allemagne, 236-237.
 — en Autriche, 322.
 — en Italie, 393.
 — en France, 434, 440.
 — en Belgique, 464.
- Opération** du transport, influence de la différence dans les opérations du transport sur les tarifs, 50-52.
- Organisation** méthodique des Chemins de fer, 5-7.
 — prussienne pour l'administration des Chemins de fer d'Etat, 179, 182.
 — autrichienne pour les Chemins de fer d'Etat, 333-334.
 — hongroise pour les Chemins de fer d'Etat, 334.
 — italienne d'une inspection générale et d'un comité de tarifs, 365-366.
- Partage** du trafic, 30-34.
 — en Suisse, 360-364.
 — en Russie, 534-535.
- Péage**, division du tarif en péage et prix de transport, 166-170.

Prix de revient des transports, 36-38; l'influence sur la fixation des tarifs, 35, 41-44, 50-56; partie fixe et variable, 37-41; recherche exacte, 54; voir aussi opération.

- Publication** des tarifs, 105.
 — en Allemagne, 165, 179, 194.
 — en Autriche-Hongrie, 311.
 — en Suisse, 344, 349.
 — en Italie, 368, 370, 373.
 — en France, 403, 413.
 — en Belgique, 450-461.
 — en Hollande, 476-477.
 — en Angleterre, 496, 506.
 — en Russie, 518, 532-534.

Réexpédition (réenregistrement), 27-30, 69.

- Règlement** d'exploitation, 24.
 — en Allemagne, 182-183.
 — de l'union des administrations allemandes de Chemins de fer, 200-201.
 — pour les voyageurs et bagages en Prusse, 266-297.
 — ordonnance relative à l'exploitation des Chemins de fer en Autriche du 16 novembre 1851, 305-306.
 — des transports sur les Chemins de fer suisses du 9 juin 1876, 343-345.
 — général pour les transports par voies ferrées en Hollande du 15 octobre 1876, 478.
 — en Russie, 519-521.
 — pour l'emploi réciproque du matériel : dans l'Union des administrations de Chemins de fer allemands, 201-202; en Prusse, 260.

Running powers (clauses) 169-170.

Soudure des tarifs (voir tarifs).

Stations non dénommées, 73-74, 105-106.

- en Prusse, 73-74, 179.
 — en Autriche, 314.
 — en Suisse, 349-351.
 — en France, 407.
 — en Angleterre, 502.

Tare, 44; absolue et relative, 45-50; classification d'après la tare (utilisation), 44-50, 143-148.

- Tarification**, les différentes bases, 20-22, 41-44, 96-99.
 — le schéma, 24.
 — le système, 24.
 — d'après l'utilisation (à la tare, à la capacité du wagon), 44-50, 143-148, 210-217.
 — à la valeur, 53-54, 56-63, 143.
 — différentielle, 54, 63-78, 130-133, 143.
 — système mixte, 219-221.
 — uniformité formelle, 82-86, 124.
 — uniformité de fond, 83-86, 124-130.
 — d'après l'économie privée, 35-36, 80-115, 142-143.
 — conforme aux principes de l'économie publique, 117-165.

- Tarifs de chemins de fer* (généralités), définition et disposition, 23-27.
- Schéma, classes et prescriptions de, 24.
 - à prix kilométrique et de gare à gare (à prix fait, ferme), 24-25.
 - maximum, 103-104.
 - normaux (réguliers, généraux), 77, 175.
 - spéciaux, 73.
 - intérieurs (locaux) et communs (directs), 27-30, 72-73, 91, 106.
 - de réexpédition (de soudure), 29-30; à coupures, 30; d'échange, 30; d'union, 30, 82; de transit, d'importation et d'exportation, 30, 75-76; internationaux, 30.
 - différentiels, 54, 63-78, 144; absolument différentiels, 64-65; relativement différentiels, 71-73; à gradins (à échelle décroissante, à la distance), 65-71; de disparité, 73, 106, 143.
 - exceptionnels, 73-78, 124, 130-133, 143; de direction, 75; de saison, 75-76; de concurrence, 74-75; de groupes, 77; de rabais, 78-80.
 - de zones, 148-151, 162.
 - à la capacité du wagon, 143-148.
 - Influence des frais d'établissement et d'exploitation sur la fixation des tarifs, 41-44, 50-52.
 - Portion fixe du tarif, 44-50; portion variable, 52-55; approbation des tarifs, 104-105, voir aussi *approbation*; publicité des tarifs, 105, 133-134, voir aussi *publication*; égalité dans l'application des tarifs, 106, 121; abaissement des tarifs, 40-42, 53, 139-141, 150-154; obligation d'abaisser les tarifs, 104, 168, 170, 311, 348, 368-369, 476; obligation de maintenir en vigueur les tarifs pendant un délai déterminé, 105, 179, 451, 518.
- Tarifs pour les animaux vivants*, 62-63, 164.
- en Allemagne, 300-304.
 - en Autriche, 309.
 - en Suisse, 346.
 - en Italie, 388-391.
 - en France, tarif maximum, 408; de l'Est, 429-430, 432.
 - en Belgique, 461-463.
 - en Hollande, 484-485.
 - en Russie, 515, 542-544.
- Tarifs de bagages*, 29, 162-163.
- en Prusse, 293-298.
 - en Allemagne, 262, 298.
 - en Autriche-Hongrie, 309, 341.
 - en Suisse, 345-346, 358, 360.
 - en Italie, 378-379.
 - en France, tarif maximum, 408, de l'Est, 428, 434, 444.
 - en Belgique, 475.
 - en Hollande, 487.
 - en Angleterre, 514.
 - en Russie, 517.
- Tarifs des cercueils*, 62, 163.
- en Allemagne, 247, 297, 299.
 - en Italie, 387-388.
 - en France, tarif maximum, 410; de l'Est, 413.
 - en Belgique, 461.
 - en Hollande, 485.
 - en Russie, 541.
- Tarifs de marchandises*, 23-27, 80-86.
- en Allemagne : 195-198, 205-260; Classification de l'union des tarifs, 205; Système de tarif naturel (à la capacité du wagon), 210-217; Système mixte, 219-221; Surélévation générale des tarifs de 1874, 221-224; Convention d'un système de tarif unique, 229-230; Caractères généraux du tarif allemand réformé, 231-232; Prescriptions générales du tarif réformé allemand, 232-245; Développement du tarif réformé par la commission permanente des tarifs et le comité de trafic et par les conférences générales, 246-247; Tarif allemand des marchandises, 1^{re} partie, 247; Essai de rétablissement du système des classifications, 250-254; Tentative faite par le gouvernement de l'Empire pour l'uniformité absolue de la tarification, 254-256; Introduction de l'uniformité absolue de la tarification en Prusse et en Allemagne, 256-260.
 - en Autriche-Hongrie, 312-313, 314-336; Tarif de réforme de 1876, 317-326; Le tarif austro-allemand, 327-328; Fondements de la tarification, 328-332; Origines d'une tarification conforme à l'économie publique, 332-336; Barème des Chemins de fer d'Etat autrichiens et hongrois, 335-336.
 - en Suisse, 351-357; Développement de la tarification en Suisse, 351-354; Les tarifs actuels en Suisse, 354-357.
 - en Italie, 379-385, 395-400.
 - en France, tarif maximum, 408-409, 415-416; Développement de la tarification, 420-423; La réforme récente de la tarification française, 423-426; Tarif de l'Est, 433-441; Des autres grandes Compagnies, 445-448.
 - en Belgique : développement en Belgique, 451-453;

- Tarif des marchandises en Belgique.* Tarif actuel des Chemins de fer de l'Etat belge, 455-470 ;
 Tarif des autres Chemins de fer belges et des Chemins secondaires, 470-471.
 — en Hollande, 479-483, 485.
 — en Angleterre, 508-511.
 — en Russie, 516-518, 538-541.
- Tarifs du matériel de transport*, 62, 163-164.
 — en Allemagne, 299-300.
 — en Autriche, 309.
 — en Suisse, 348.
 — en Italie, 385-387.
 — en France, tarif maximum, 409 ; de l'Est, 429, 434, 435.
 — en Belgique, 460-461.
 — en Hollande, 483.
 — en Russie, 516-517, 541.
- Tarifs de voyageurs*, 23, 152-163 ;
 — Aller et retour, 50, 78, 159-160 ;
 — D'abonnements, 50, 78, 160 ;
 — Des trains express, 61-62, 160 ;
 — D'ouvriers, 62, 78, 160 ;
 — D'émigrants, 62 ;
 — D'élèves, 62, 160 ;
 — De militaires, 62 ;
 — D'enfants, 62 ;
 — A base décroissante, 70-71, 160 ;
 — Abaissements, 152-154, 158-162 ;
 — Répartition des voyageurs entre les différentes classes, 157, 511-513 ;
 — Mouvements des voyageurs dans les différents pays, 161 ;
 — De zones, 138-151 ;
 — Hongrois, 162, 340-341.
 — en Allemagne, 262-266.
 — en Prusse, 266-298.
 — en Autriche-Hongrie, 337-342.
 — en Suisse, 357-360.
- Tarifs de voyageurs en Italie*, 373-377, 400-401.
 — en France, tarif maximum, 420 ; de l'Est, 428, 430-431 ; des autres grandes Compagnies, 442-444.
 — en Belgique, 453-455 ; de l'Etat belge, 471-475.
 — en Hollande, 486-487.
 — en Angleterre, 511-514.
 — en Russie, 515, 544.
- Unions de trafic*, 30-32, 82.
 — en Allemagne : union des administrations de Chemins de fer allemands, 198-202, 217-219 ; unions de trafic, 203-206 ; l'Union de tarifs, 208-210 ; l'Union de trafic des chemins de fer allemands, 248-250.
 — en Autriche, 329.
 — en Suisse, 360-364.
 — en Angleterre, 507-511.
 — en Russie, 536-538.
- Utilisation des Chemins de fer*, 66.
 — des trains, 49-50, 154-155.
 — du matériel, 145-148.
 — des voitures, 49-50, 61, 154-155 ; voir aussi wagon ; tarification d'après l'utilisation ou à la tare, 44-50, 143-148.
- Wagon*, tonnage et capacité, 45-48, 143-148.
 — complet, 45-48, 60, 144.
 — normal, 47, 60.
 Demi-wagons, 47, 144.
 — à double plancher, 63.
 Wagons-écuries, 63.
 Chargement dans un seul wagon, 60, 145.
 — couvert ou découvert, 62-63, 211-213
 Utilisation, 393-394.



6529

EXTRAIT DU CATALOGUE

| | | |
|--------------------------------|--|------|
| Baudson | Matériaux de construction | 6 |
| — | Tracé des chemins de fer | 10 |
| Bruère | Traité de consolidation des talus. 4 vol. et 1 atlas | 10 |
| Brun | Traité des opérations sur le terrain | 5 |
| Cadiat et Dubost | Electricité industrielle | 15 |
| Chauvac | Tracé des courbes de raccordement | 7 |
| Degrand et Résal | Ponts en maçonnerie. 2 vol. | 40 |
| Descamps | Recueil de types d'ouvrages d'art | 25 |
| Dubosque | Murs de soutènement et ponts en maçonnerie | 10 |
| Duplessis | Traité du levé des plans | 4 |
| — | Traité du nivellement | 8 |
| Durand-Claye | Levé de plans et nivellement | 25 |
| — | Chimie appliquée à l'art de l'ingénieur | 10 |
| Durand-Claye et Marx | Routes et chemins vicinaux | 25 |
| Eiffel | Le viaduc de Garabit. 1 vol. et 1 atlas | 25 |
| Evrard | Les moyens de transport. 2 vol. et 1 atlas | 100 |
| Fontaine | Eclairage à l'électricité | 16 |
| Huguenin | Aide-mémoire de l'ingénieur | 15 |
| Leber | Calculs des ponts métalliques. 2 vol. | 30 |
| Loir | Suppression du chainage | 5 |
| — | Tracé des courbes | 1 |
| Martial | Carnet du poseur de voies | 3 50 |
| Mégrot | Éléments des prix de construction | 7 |
| Metzger | Le Block-system à distance | 6 |
| Meyer | La stadia topographique | 3 |
| Morin | De l'alignement | 15 |
| Mussat | Résumé des connaissances mathématiques | 10 |
| Nivoit | Géologie appliquée. 2 vol. | 40 |
| Oppermann | Agenda de poche, relié en toile 3 fr. ; en cuir. Nouvelles annales de la construction. Paris. 15 fr. ; départements et Belgique, 18 fr. ; Uni postale, 20 fr. ; année parue, carton- 1 | 5 |
| Partiot | Construction des chemins de fer | 15 |
| Pascal | Ponts métalliques. 1 vol. et 1 atlas | 12 |
| Paulet | Conservation des bois | 9 |
| Picou | Traité des machines dynamo-électriques | 12 |
| Prud'homme | Cours pratique de construction. 2 vol. | 16 |
| Résal | Ponts métalliques. 2 vol. | 45 |
| Reynier | Traité de l'accumulateur voltaïque | 6 |
| Rubenach | Dictionnaire des chemins de fer. 2 vol. | 18 |
| Sampité | Chemins de fer à faible trafic. 1 vol. et 1 atlas | 15 |
| Sergent | Traité des mesurages. 2 vol. et 1 atlas | 50 |
| Van Overstraeten | Appareils Saxby et Farmer | 15 |
| Weber | Problèmes sur l'électricité | 5 |
| Wunschendorff | Traité de télégraphie sous-marine | 40 |